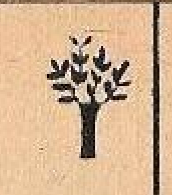
Parabrisas CORSA

21 DE JUNIO 1966



Aparece los MARTES

Nº 9

$ 30.-

HECHOS Y FOTOS SOBRE LAS RUEDAS MAS VELOCES



EN ESTE NUMERO

COMO SE CORRE EN EL AUTODROMO

LOS FORD DOMINARON LE MANS

(pág. 15)

STIRLING MOSS ESCRIBE PARA CORSA

(pág. 21)

Bahía Blanca: CALAMANTE GANO RASPANDO

(pág. 23)



toda la
actividad deportiva
en la pantalla
de TEVEDOS
relatos
y comentarios
de
JOSE MARIA
MUÑOZ
y
ENZO
ARDIGO
LS86 TV Canal 2 La Plata
Tevedos

grupo de revistas



Parabrisas

Editor: CESAR CIVITA
Director: RAUL HORACIO BURZACO
Subdirector: RONALD HANSEN
Secretario de Redacción: CARLOS E. CERQUEIRA




Edición semanal

Secretario Técnico: GUILLERMO MARTIRE
Jefe de Redacción: HORACIO SPERATTI
Redactor Principal: CARLOS M. THIERY
Redacción: HECTOR GRANATO, PEDRO ANIBAL REVOREDO, GERMAN SOPEÑA, JUAN CARLOS GOMEZ, CARLOS FIGUERAS, SERGIO CORNEJO.
Corresponsales: GIANNI ROGLIATI (Europa), ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA (España), HANS TANNER (Philadelphia), CESAR RAMOS (Chicago), PEDRO HANDLER (Uruguay), ENRIQUE ZANINI (Córdoba), ALBERTO COSCARELLI (Rosario), LUIS RUESJAS (Tucumán).
Servicios del exterior: ASSOCIATED PRESS.

Edición mensual **Parabrisas**

Secretario Técnico: EMILIO R. DEL VALLE (n.)
Turismo: NORBERTO ALVAREZ OJEA, OSCAR A. FERNANDEZ.
Asesores: Dr. ARTURO PEULET LASTRA (Legales), Ing. LAZARO MUSIH (Economía), ROBERTO D. SCOTTO (Cotizaciones), Arq. FERNANDO ALVARADO (Tránsito y Urbanismo).
Colaboradores: SANTIAGO TERENZIANI, MIGUEL CORTAZAR, JULIO CESAR GALLO, CHRISTIAN VON ZEHMEN, SIULNAS, ROBLES.
Servicios del exterior: PARIS MATCH, QUATRO RODAS.

Departamento Comercial

Publisher: ANGEL R. LOPEZ RIESCO
Promotores: RODOLFO H. SABATINI, MIGUEL ZABALETA, MARIO MAROTTA.
Tráfico: NESTOR SORRENTINO.

Arte y Gráfica

Director: STEFAN STROCEN
Coordinador: LUIS SOLER CAMINO
Jefe Talleres: ROBERTO LEONE
Jefe Diagramación: ROBERTO MERGOSA
Diagramadores: REMO DE MARTINO, EDUARDO C. GONZALEZ.

Departamento Fotográfico

Jefe: FRANCISCO VERA
Reporteros Gráficos: JORGE MILLER, BERNARDO ACUÑA, OSVALDO DUBINI, EDUARDO FRIAS, OSCAR BURRIEL, JUAN MESTICHELLI.



Siempre hay tantas cosas para charlar, que finalmente estas pocas líneas quedan reducidas a un breve oratorio lleno de insinuaciones: que si leyeron esto, que tal aquello (pág. x), y así, y así. Entre paréntesis, ¿notaron que salimos con tapa a todo color? Bien, vayamos al grano, Chaparral suena a chaparrón, a charro, a chatarra. Pero no es nada de eso, sino más bien un mal grano que le salió al señor Ferrari y, por qué no, al señor Ford GT; si quieren husmear algo sobre esta insólita saeta den vuelta la página. Y hablando de GeTes, que tal si echamos una mirada al TC de López Oribe, algo serio realmente (pág. 11). No queremos ponernos pesados, pero se dieron cuenta de nuestra tapa en colores... Respondan, desde aquí no se los oye. Y que les parece si vemos la nota sobre revisaciones médicas (pág. 6) y nos sentamos un rato a reflexionar, ¿es cierto o no que en esta materia andamos un poco fuera de foco? Y después de todo lo demás, y también la página 31. ¿Sabroso, eh? Y no olviden la tapa en colores...

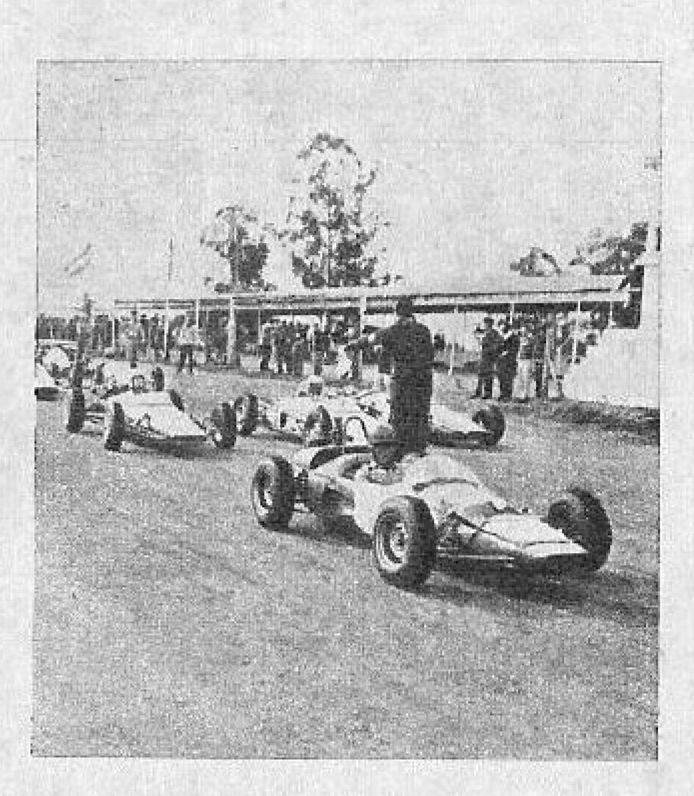
R. H. B.

COMPETENCIAS NACIONALES

TURISMO CARRETERA en HUGHES (26 de junio): Una trenzada que se vislumbra como sensacional dará lugar a la Octava Vuelta de Hughes, que se disputará sobre un circuito mixto de 172,3 km, de los cuales 110 km corresponden a rutas pavimentadas y 62,3 km a caminos de tierra. Los participantes deberán recorrerlo tres veces para totalizar 516,9 km, aunque los que realicen dos vueltas también serán clasificados. Bajo la organización del Hughes Foot-Ball Club se desarrollarán las pruebas de clasificación el sábado 25, a partir de las 12.30, sobre un circuito de 1.600 m. La competencia otorga puntos para el Campeonato Argentino de Turismo Carretera, asignándole a los cuatro primeros clasificados 9, 6, 3 y 1 punto, respectivamente. A quienes puedan presenciar la competencia les recomendamos la sabrosa "S" de Hughes. Para el transporte hasta Hughes, distante de la Capital Federal 303 km por la Ruta Nacional Nº 8, la empresa "Trans-Sport" se encarga de llevar a los "tifosi de la corsa" a las curvas preferenciales en el agradable ambiente brindado en sus coches tipo "Aerocoach Panorámicos", amenizado con copas, revistas, material para el control de pasos y debates entre los viajeros sobre todos los temas fierreros habidos y por haber, del cual participan periodistas y corredores. "Trans-Sport" funciona en Diag. Norte 616, oficina 716 (Tel. 34-6284 y 34-8781). Entre los favoritos para lograr el triunfo figura Jorge Cupeiro, con su Chevy II Super (foto).



MECANICA NACIONAL FORMULA DOS Y MINIJUNIORS en ROSARIO (26 de junio): Reencuentro de la Mecánica Nacional Fórmula Dos y los Minijuniors en el circuito rosarino. Se correrán la 30ª Carrera ADA (Asociación de Automovilistas de Rosario) para Minijuniors (foto) y la 31ª Carrera ADA para Mecánica Nacional Fórmula Dos. Intervendrán un máximo de dieciocho automóviles en la final; en caso de haber más inscriptos se disputarán series de diez máquinas cada una, quedando clasificados para la final aquellos que hubieran logrado los 18 mejores tiempos en dichas series. Ambas carreras (MJ y MNF2) se correrán por separado. Las series constarán de doce vueltas al circuito de 1950 m, ubicado entre la avenida Belgrano, desde Mendoza a Córdoba y avenida Libertad de La Rioja a San Juan, para totalizar 23,4 km, y la final a 30 vueltas, para totalizar 58,550 km. Tanto las pruebas de clasificación, a disputarse el sábado, como la competencia, comenzarán a las 13.45. Rosario está a 310 km de la Capital Federal.



REGULARIDAD en CAÑUELAS (26 de junio): El Club Argentino de Regularidad organiza una competencia con puntos para el Campeonato Porteño en su Categoría Unica. Se largará en la Plaza de Cañuelas a las 8 con destino a Azul y regreso.

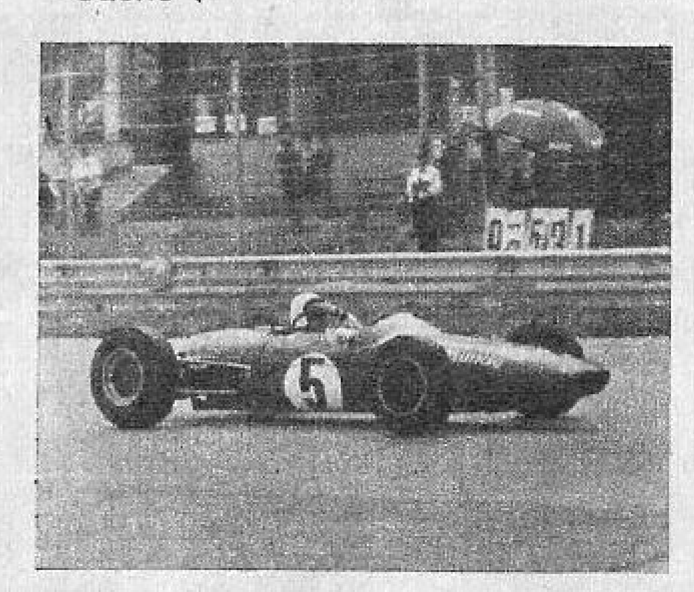
— En LOBOS (26 de junio): La Asociación Comerciantes de la Calle Sanabria realiza una competencia de tercera categoría, bajo la fiscalización del Club Argentino de Regularidad, con recorrido entre Sanabria y Lope de Vega (donde se largará a las 8), Lobos y regreso.

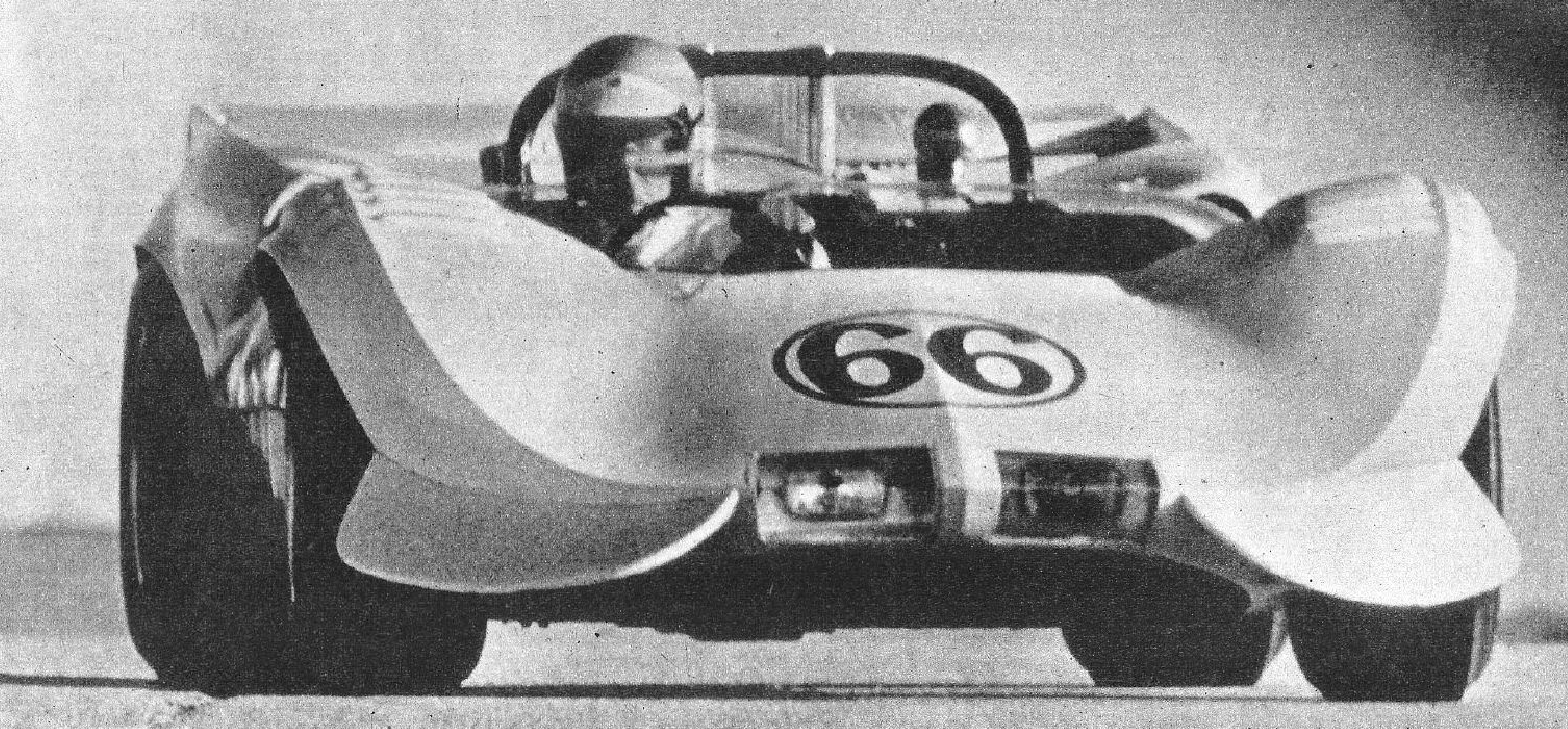
KARTING en SAN MARTIN (26 de junio): La Cooperadora Policial de San Martín organiza una competencia para Fórmula B Mecánica Nacional Preparación Libre y Stock. La cita es a las 14, en la intersección de la Ruta 8 y la calle Belgrano.

COMPETENCIAS INTERNACIONALES

SPORT Y GRAN TURISMO en FRANCIA (26 de junio): Segunda competencia por el Campeonato Europeo de la Montaña para sus dos grupos, Sport y Gran Turismo. Se otorgarán 9, 6, 4, 3, 2 y 1 punto a ambas categorías. Scarfiotti procurará desquitar el segundo puesto del Dino ante el Porsche Carrera 6 del germano Gerhart Mitter en el Gran Prix de los Alpes, disputado en Rossfeld el 12 del corriente. La competencia es la Subida de Mont-Ventoux.

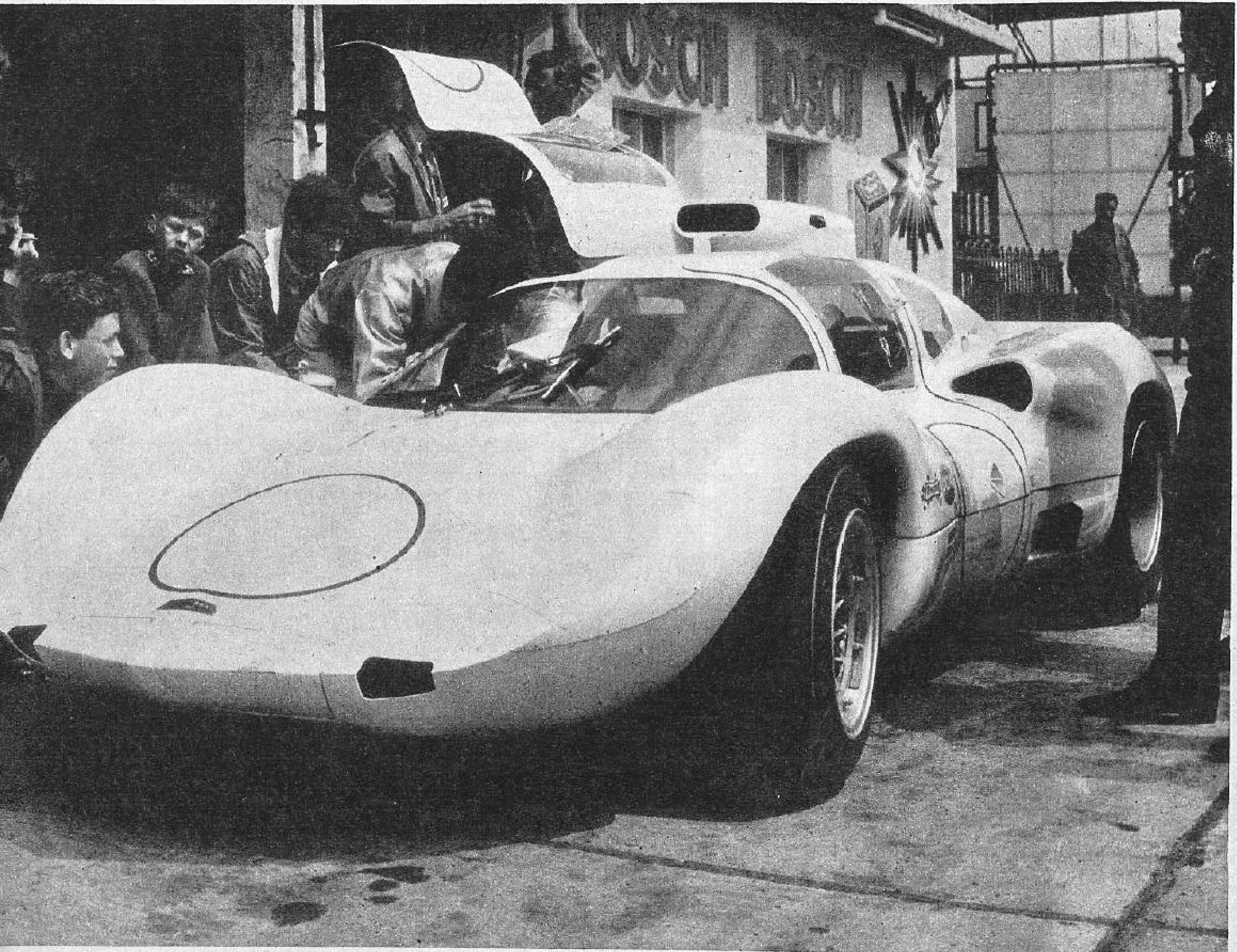
FORMULA TRES en ITALIA (26 de junio): Una nueva edición del Gran Premio de la Lotería de Monza se cumplirá en el veloz circuito italiano. Estará presente el equipo argentino, constituido por Carlos Pairetti (foto), Giancarlo Baghetti y, quizá, "Cacho".





CHAPARRAL

El nuevo Chaparral 2D, construido especialmente para las competencias europeas, ganador en Nürburgring, su primera presentación, con Phil Hill y Joaquim Bonnier.



Un triunfo europeo consagró a Hall y Sharp, creadores del automóvil con chasis plástico y extraña forma

Nosotros sabemos que un automóvil en serio, un automóvil para manejar, debe tener una corta y sólida palanca de cambios en el piso que permita seleccionar entre cuatro o cinco combinaciones de engranajes de caja. Pero, Chaparral de por medio, es posible que todos tengamos que revisar un poco nuestras opiniones. El 3 de mayo de 1964 Jim Hall ganó la carrera de Laguna Seca con un automóvil que sonaba "distinto". Hall corría con bastante éxito sus Chaparral desde octubre de 1963, pero esta era la primera vez que utilizaba una transmisión automática. Hall mantuvo una prudente reserva acerca de esto que quizá empezara a tomar estado público el 28 de junio con el triunfo de Watkins Glen o quizá el 18 de octubre cuando el Chaparral de transmisión automática ganó, nuevamente en Laguna Seca, la competencia internacional contra los mejores del mundo. Pero el impacto mayor fue en 1965 cuando Hall y Hap Sharp —los dos socios en la aventura Chaparral— ganaron las exclusivas Doce oras de Sebring. Fue ese el primer triunfo internacional de resonancia de un automóvil construido en los Estados Unidos y de la transmisión automática.

Después de Sebring, fue una sucesión de éxitos. Hall ganó en Riverside, Laguna Seca, Bridgehampton, Road America, Watkins Glen, Kent, Road Ame-

rica nuevamente, Mosport y la internacional de Kent; Sharp fue primero en Continental Divide, en Mid-Ohio, en Bridgehampton, Riverside, Las Vegas y Nassau. En un total de 20 carreras disputadas durante 1965, los Chaparral triunfaron en 17, obteniendo 9 segundos puestos. Los méritos de esta performance se acentúan al considerar que en cada una de estas carreras, sólo fueron presentados dos automóviles que en seis de las carreras ocuparon los dos primeros puestos.

Este sensacional éxito deportivo de un automóvil construido por particulares en un taller relativamente pequeño es el producto de la unión de una rica cantidad de dólares con la autoexigencia perfeccionista de un ingeniero. El ingeniero Jim Hall, de 30 años, corredor de automóviles desde los 20, uno de los mejores pilotos norteamericanos con experiencia incluso en Fórmula Uno (con BRP, en 1963). El que aporta los dólares es Hap Sharp, de 37 años, dueño de dos compañías perforadoras de pozos petrolíferos. Pero Sharp no sólo aporta dólares, también aporta ideas y soluciones con asombrosa velocidad. Más extrovertido, más comunicativo que Hall, Sharp es sin embargo el más conservador en la pista, el que jamás roza un automóvil o pone una rueda fuera del pavimento.

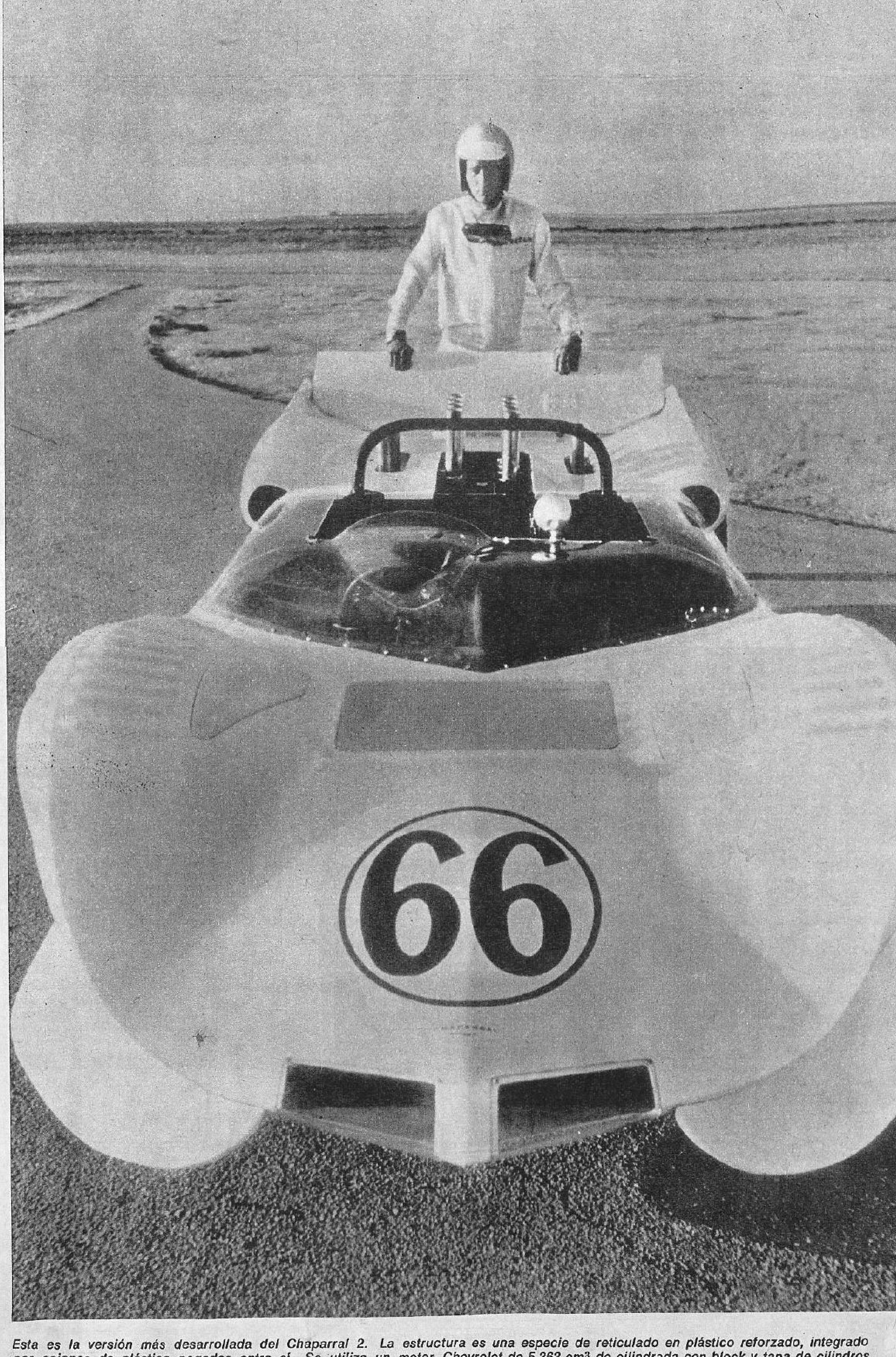
La Chaparral Cars de Midland, Texas, dispone en la actualidad de excelentes facilidades técnicas en sus tres galpones de aluminio. En el primero de ellos se trabajan los automóviles completos; en el segundo se construyen componentes y en el tercero se ha ubicado el dinamómetro y otros equipos de prueba. El dinamómetro, uno de los mejores en existencia, es un Haenan-Froude, de construcción inglesa, apto para 1.000 HP a 12.000 rev/min.

Las instalaciones se completan con una pista de pruebas pavimentada de 3,2 kilómetros de desarrollo que incluye curvas de 90 a 200 km/h y una recta donde se llega a 260 km/h. Los gastos que demandan estas instalaciones son parcialmente costeados por patrocinantes tales como Firestone, Bosch, Shell, Koni y Cox. Esta última, fábrica de modelos en escala, ha alcanzado en la reproducción del Chaparral uno de sus éxitos más resonantes.

Los automóviles de Hall y Sharp ofrecen algunas soluciones técnicas muy personales cuya efectividad coloca a estos automóviles dentro del más alto nivel internacional y valoriza sus reiterados triunfos. El caso más evidente es el de la transmisión automática. Poco se sabe acerca de ella y el taller donde se las arma es el único lugar "secreto" de la fábrica. Se trata de una caja epicicloidal de dos velocidades y un convertidor de par de paso fijo, controlado por un comando manual de dos posiciones: alta y baja. Sus básicas ventajas son la posibilidad que brinda al conductor de concentrarse en el manejo y aún realizar otras tareas tales como el control del alerón aerodinámico trasero, mejoras en el frenado porque el esfuerzo aportado por el motor es continuo, y una drástica reducción de las cargas de impacto sobre la transmisión debidas a errores del conductor. Una prueba de esto es que con la excepción de las primeras carreras y después de la lógica corrección de detalles, la caja automática no falló jamás.

También se ha prestado especial atención a la aerodinámica, en continua evolución. Las paletas delanteras se agregaron para mantener la trompa cargada. Contrariamente a lo que pueda pensarse, estas paletas no aumentan la presión sobre la parte superior sino que disminuyen la presión debajo del vehículo; por ello es importante que estén bien cerca del suelo. En el extremo trasero se usa un alerón de paso variable que permite cargar la cola durante el frenado; el conductor controla esta pieza con su pie izquierdo.

El reciente triunfo del Chaparral en los Mil Kilómetros de Nürburgring fue la primera victoria resonante de un automóvil norteamericano en Europa desde que un Duesemberg ganara el Grand Prix de Francia en 1921.



Esta es la versión más desarrollada del Chaparral 2. La estructura es una especie de reticulado en plástico reforzado, integrado por cajones de plástico pegados entre sí. Se utiliza un motor Chevrolet de 5.363 cm³ de cilindrada con block y tapa de cilindros de aluminio, con la gran mayoría de piezas standard, alimentado por carburadores Weber 58. Su potencia es de unos 420 HP a 6.800 rev/min, con par máximo alrededor de las 5.200 rev/min.

Las suspensiones son a la Lotus, los frenos de disco Girling y las ruedas —en un principio se utilizaron las de Cooper— son de diseño especial desarmagles en dos mitades y ampliamente ventiladas; se utilizan cubiertas Firestone de 9,20 x 15 pulgadas adelante y de 12,00 x 15 pulgadas atrás.

La fotografía destaca algunas características salientes del diseño de la carrocería. Las dos paletas anteriores disminuyen la presión de aire debajo del vehículo, manteniendo la trompa sobre el piso; las ranuras sobre los guardabarros extraen aire de los guardabarros, facilitando la refrigeración de los frenos; el alerón trasero ayuda a mantener la cola sobre el piso y carga las ruedas durante el frenado, controlado por el pie izquierdo del conductor. Apoyado sobre el alerón el padre de los Chaparral, ingeniero Jim Hall.

PRESIÓN y algo más...



¿Estamos seguros de que nuestras revisaciones médicas son eficientes al otorgar permiso de conducción a corredores? La experiencia realizada en Daytona demuestra que un corredor está sometido a mayores requerimientos que un astronauta, y que como tal se lo debe cuidar

LA sombra de los accidentes luctuosos vuelve a caer sobre nuestras competencias automovilísticas. Sería oportuno revisar un poco más en profundidad si nuestras peculiares maneras de otorgar credenciales de piloto están dentro de los límites de seguridad necesarios. No pretendemos plantear con estas líneas una crítica severa, sino más bien dar un toque de atención y mostrar con el ejemplo que tal vez aún no estamos en lo preciso en este tema. Consideramos que debe revisarse muy seriamente la filosofía según la cual un novato en automovilismo deportivo está capacitado para conducir un Turismo de Carretera. ¿No será conveniente que el otorgamiento de la licencia de piloto contemple un escalonamiento en el tipo de máquina a usarse? No es suficiente saber dar unas vueltas al Autódromo y meter algún rebaje, para luego largarse a 20 km/h. en caminos de tierra y con un vehículo que a lo mejor ya se vuelve peligroso a los 120 km/h. Y esto en el aspecto técnico de la cuestión. Qué no decir del fisiológico, sobre el que se hace bastante vista gorda en nuestro medio. No vamos más allá de tomar la presión y el pulso, y de una serie de pruebas muy elementales sobre reflejos y vista. Un piloto de carrera tendría que poseer una tarjeta médica al estilo de los boxeadores, con datos muy precisos sobre antecedentes, accidentes, enfermedades, etc. Tal vez la causa de este descuido se deba a la falta de importancia que se le asigna a estas pruebas, y a ese mal entendido machismo de muchos pilotos que los lleva a evadir las revisaciones y a ablandar el sistema a fuerza de resistirse a cualquier tipo de inspección médica. Que la revisión fisiológica es de enorme importancia, lo demuestra una reciente experiencia realizada en Daytona, Estados Unidos, durante las últimas 12 horas, competencia bastante dura y muy veloz como se sabe. Veamos cómo ocurrieron las cosas por allá:

PEOR QUE ASTRONAUTAS

"El automovilista en carrera está sometido a exigencias mayores, y a solicitaciones más arduas, que un astronauta en órbita". Palabras de una experta bióloga, la señorita Rita Rapp del Departamento de Medicina Especial del Centro de Astronaves Tripuladas de Houston, estado de Texas, EE. UU. Lo dijo después de una serie de experimentos conducidos al efecto de estudiar el funcionamiento psicofísico de corredores en acción, para ampliar los conocimientos sbre el organismo humano bajo condiciones de tensión.

Encontraron cosas sorprendentes. Un piloto de Cobra tuvo en una carrera un intenso duelo con un rival de Ferrari. Según un plan pre-establecido, inmediatamente después de cruzar la meta le tomaron pulso, temperatura, electrocardiograma, etc., y vieron que, entre otras cosas, tenía fiebre: 39,5°. ¿Enfermo? No. Normal en vista de las solicitaciones a que estaba expuesto en una carrera muy intensa y muy disputada. Veinte minutos más tarde, habiendo fumado un cigarrillo y tomado una Coca-Cola, su temperatura estaba casi normal y su pulso latía firme y pausadamente. Vale decir, que con 39 "y medio" de fiebre, el corredor había realizado una carrera magistral, recorriendo el circuito de Daytona a 250 kilómetros por hora, virando, rebajando, frenando siempre en el mismo lugar, matemático y preciso, en nada afectado por una fiebre que, en condiciones normales, lo tendría en la cama, revolviédose, quejádose y prácticamente al borde del delirio.

"¿La clave? La fuerza de la motivación. Cuando un corredor se encuentra completamente absorbido por el deseo de competir, parece ser casi completamente inmune de los desagradables efectos que habitualmente se asocian a fiebres, alta presión arterial, etc." Las palabras son del Dr. Vincent P. Collins, director del programa de investigaciones.

Los experimentos se llevaron a cabo con toda la precisión y detalle característico de los norteamericanos. Los "cobayos" participaron en la carrera con cinco dispositivos sensores aplicados a sus pechos mediante banda adhesivas. Había dos para ritmo respiratorio, uno para electrocardiograma y otro para ritmo de pulsaciones. El quinto actuaba de "tierra".

En cuanto la carrera terminaba, una ambulancia transportaba a los voluntarios rápidamente al hospital, donde los dispositivos sensores eran conectados sin pérdida de tiempo a sus delicados aparatos registradores. Les midieron pulsaciones, electrocardiograma, respiración (consumo de oxígeno), y tomaron un análisis de sangre para determinar contenido de azúcar, hormonas segregadas por las glándulas adrenales, porcentajes de enzimas, calcio, potasio, etc. También se les practicó un análisis de orina.

Descubrieron que bajo condiciones de carrera el ritmo de pulsaciones podía variar de 72 (normales) a 140 o aún más, el ritmo de respiración de 35/40 por minuto llegaba prácticamente a duplicarse, y la presión arterial llegaba a cifras mucho más elevadas de lo habitual. Pocos minutos después de haber terminado la carrera, el organismo ya volvía a lo normal. Descubrieron otras cosas raras; por ejemplo que la secreción de adrenalina "desconecta" los riñones para que el cuerpo retenga la humedad y su sal. Un piloto de carreras puede no sentir necesidades fisiológicas durante todo un día y ni percatarse de que eso sea anormal".

En otros experimentos se usaron aparatos de radio que iban transmitiendo las variaciones en la medición a medida que los "chanchillos de la India" disputaban una carrera de coches sport de 400 kilómetros de duración.

Resultó impresionante ver la carrera desde la cabina de los cronometristas y al mismo tiempo observar cómo los instrumentos iban desarrollando sus gráficos. Al ver que uno de los coches "monitorizados" llegaba a una curva, se notaba instantáneamente en el gráfico una variación en presión, ritmo cardíaco y respiratorio, y hasta temperatura del cuerpo.

Lo importante de todo esto es que revela cuán poco se sabe sobre las condiciones dentro de un auto de carrera, o mejor dicho dentro del organismo del piloto y, eventualmente, de su acompañante. Mientras nosotros seguimos "tomando la presión" (y cualquier estudiante de medicina sabe que la presión arterial sube y baja de momento a momento en respuesta a excitaciones externas, como puede ser el mismo hecho que van a hacerle la prueba) y con eso basta para conducir un auto como, por ejemplo, un Turismo Carretera que anda a más de 200 kilómetros por hora y, en la mayoría de los casos, es de estabilidad muy deficiente. ¡Que así no sea!



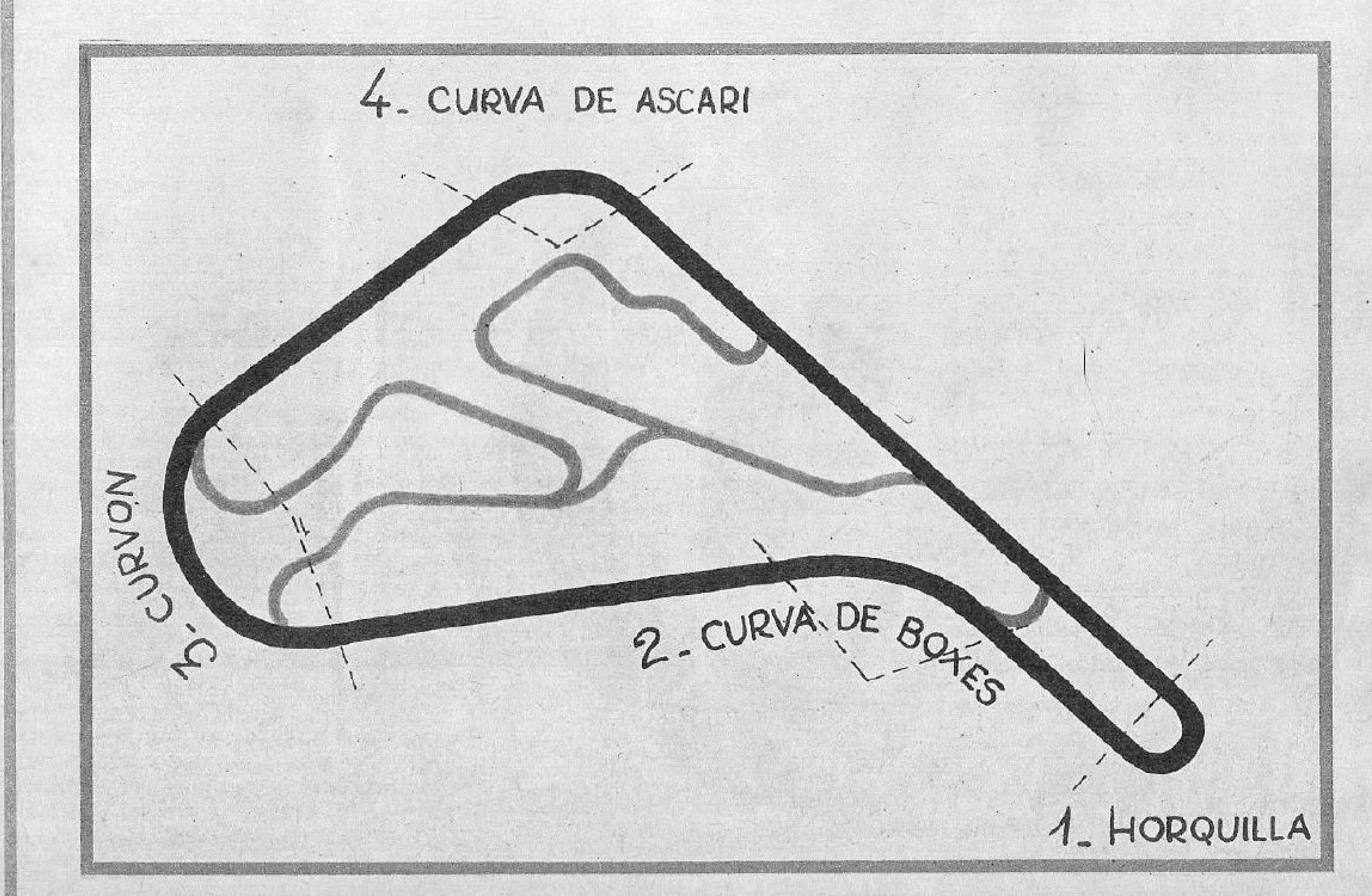
COMO SE MANEJA EN EL AUTODROMO

Hoy: CIRCUITO PERIMETRAL

por: NASIF ESTEFANO y CARLOS MARINCOVICH

Campeón mundial de motociclismo, cargado de gloria, aplaudido por casi todas las tribunas del mundo, Libero Liberatti vino a correr a la Argentina. En Italia aún dicen que el recordado campeón podía bajar el record de un circuito sin conocerlo y con solo dar un par de vueltas. Y aparentemente fue así nomás, porque eso mismo es lo que aseguran otras opiniones menos apasionadas y más técnicas.

Pero cuando Liberatti vino a correr a nuestro país —ya van a hacer diez años, caray— el curvón del Autódromo Municipal le dio mucho más trabajo que cualquier otra curva en el mundo y no había caso de hacer un buen tiempo. En los boxes, los mecánicos de Gilera se "venían pelados" de tanto buscar multiplicaciones, modificar el ángulo de avance de la dirección, cambiar presiones de inflado y mil cosas más. Pero Liberatti recién se quedó conforme con el tiempo que marcaba, después que Miguel Angel Galluzzi lo tomara del hombro y se lo llevara caminando despacito recta abajo. Sobre el mismo curvón, el gordo Galluzzi movía



sus largas aspas señalando lugares y el Campeón Mundial asentía con gestos breves de su cabeza quieta. (Más que un especialista, Galluzzi siempre fue un exquisito del survón, sobre todo cuando corría la Norton).

Por la recta subieron los dos hasta los boxes, Liberatti se subió a la Gilera 4 cilindros y entonces sí, dos vueltas después marcaba el record del circuito.

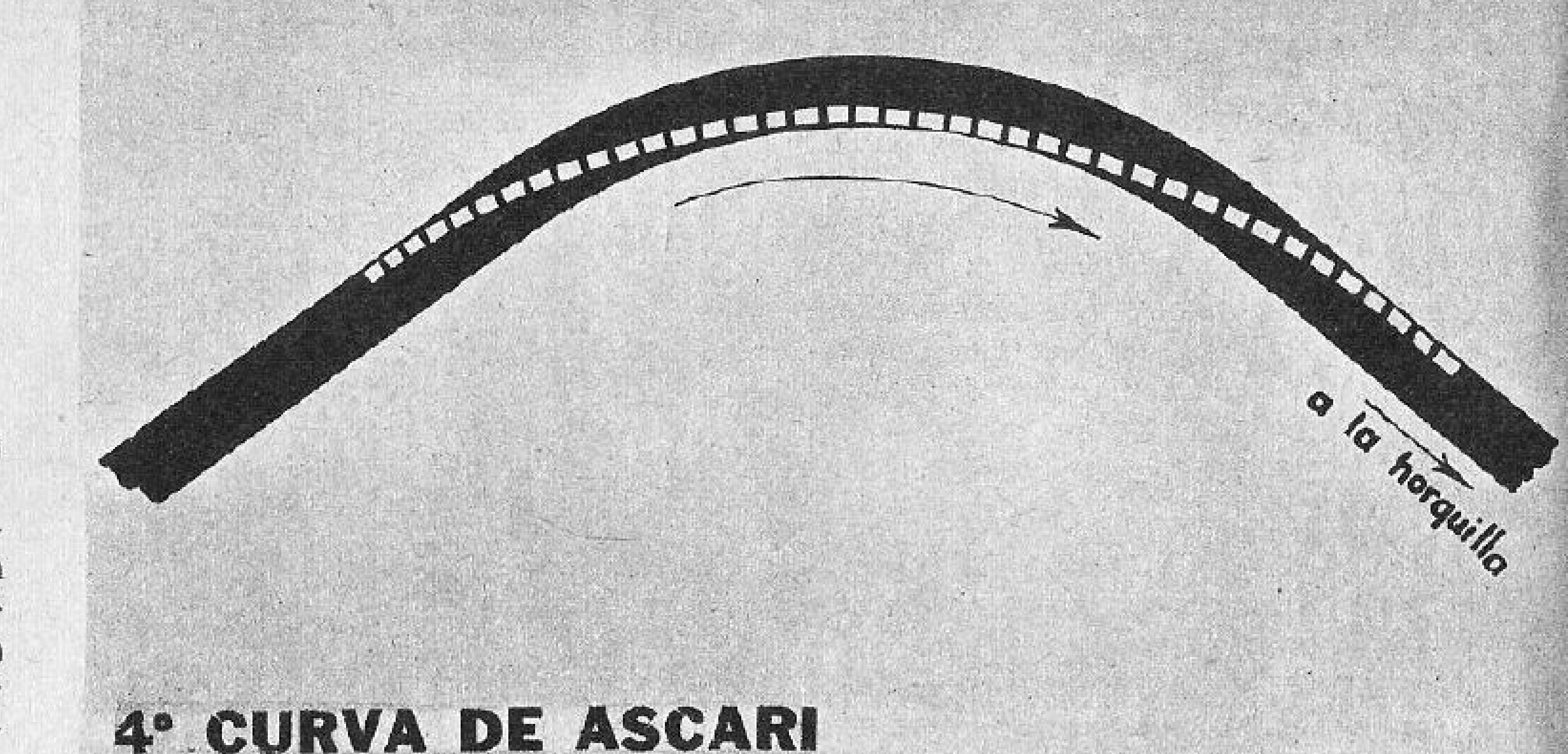
Esto nos demuestra hasta qué punto hay que conocer el Autódromo Municipal para poder andar bien en cada uno de sus 10 circuitos. Tanto los ases mundiales del motociclismo como del automovilismo que nos visitaron en las diferentes Temporadas Internacionales, coincidían en una respuesta cuando les consultábamos su opinión sobre nuestra pista más importante: "Es la más segura del mundo, quizá la más linda, pero al mismo tiempo la más difícil".

Esta dificultad, según los pilotos, consistía en que precisamente la falta de obstáculos, de árboles o de cosas en la vecindad del pavimento, da la seguridad de no tener contra qué irse si se sale de la pista, pero a la vez quita referencias para cortar la aceleración, comenzar el frenado o elegir la trayectoria de cada curva. Al margen de eso, el curvón tiene tres radios diferentes que enroscan la curva cada vez más en el sentido de marcha habitual (el Autódromo se proyectó para girar en sentido inverso al de las agujas del reloj), y el tobogán presenta una curva y una contractura en plena bajada y en menos de 100 metros, y la "ese" de atrás de los boxes, mandó mucha gente al pasto por no conocerla íntimamente. Cada uno de los virajes del Autódromo Municipal, tiene su bemol y sus secretos.

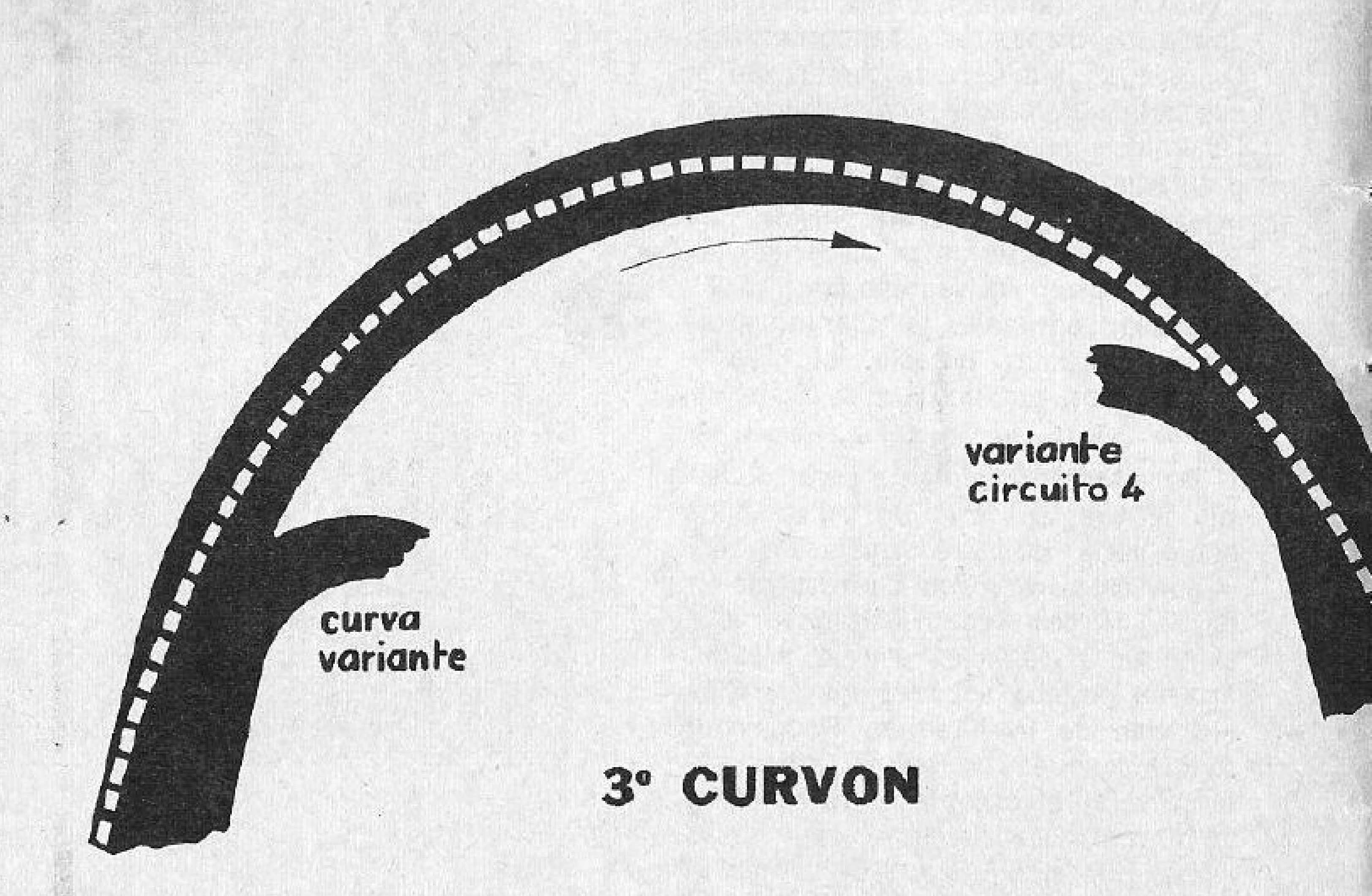
Por eso, CORSA los va a descubrir, teniendo en cuenta que cada miércoles y cada sábado hay más aficionados particulares practicando con sus automóviles en el AM. Mejor dicho, los secretos no los va a descubrir CORSA, sino que los van a develar los que se han consagrado como "profesores" en cada una de las pistas. De algo estamos seguros: el que aprende en el Autódromo, tiene grandes posibilidades de saber mucho en cualquier otra parte..

Y adoptando la idea loca de hacer las cosas en orden, comenzaremos por recorrer el circuito Nº 1, que es el perimetral. Es decir, el que se usa casi con exclusividad para correr Turismo de Carretera o las 12 Horas en Motoneta. Como catedráticos, hemos elegido a Nasif Estéfano y a Carlos Marincovich ("Sandokan II"), que son los dos hombres del record en la pista. Nasif es el que tiene la mejor marca absoluta, registrada en la categoría Mecánica Nacional con el Chevrolet Campetelli - Montalenti: un minuto trece segundos y fracción, aunque extraoficialmente giró en 1'09" con el De Tomaso - Giulietta de Miguel Angel Galluzzi. Por su parte, Carlitos Marincovich es el recordman de la categoría TC con 1'17" a bordo del Chevy II de Froilán González. Ellos dos nos van a pasear por las cuatro curvas del circuito 1. Por supuesto nadie debe aspirar a marcar su mejor tiempo al segundo giro, como Liberatti, aunque con el tiempo puede ser... Después de todo, como lo asegura una vieja canción, "las mejores cosas de la vida son gratis".

C. M. Thiery

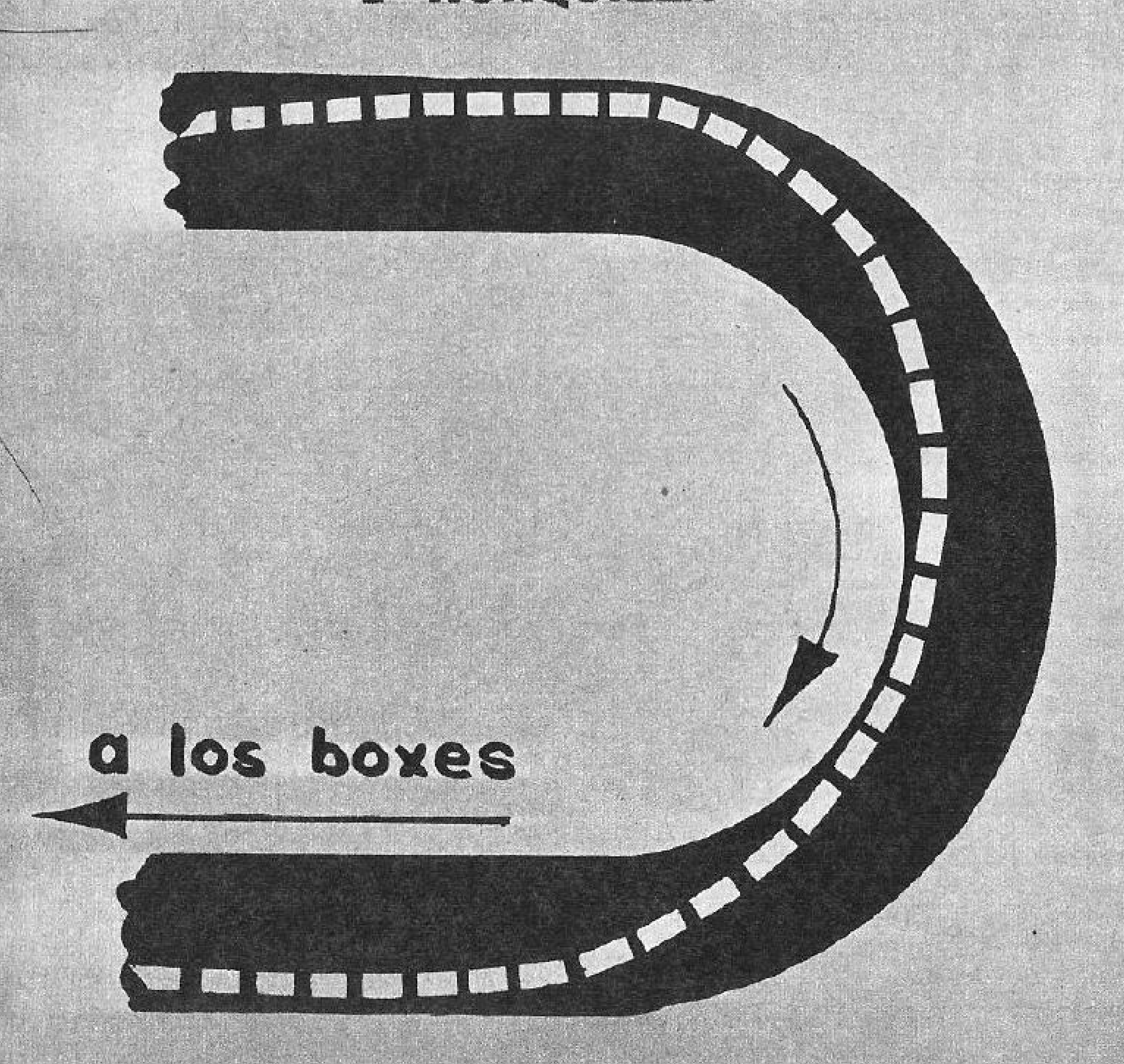


4º CURVA DE ASCARI



3º CURVON

1º HORQUILLA



La horquilla es la curva más cercana a la aguja de la entrada sobre la avenida General Paz. Vemos en el grabado que se trata de un viraje de 180° que une dos rectas. El ancho de la pista es de 10 metros y el desarrollo de la curva, esto es, la distancia desde que empieza hasta que termina, de aproximadamente 140 metros. Cuando reunimos todos estos elementos comprobamos que se nos presenta una curva relativamente lenta, cuya máxima dificultad quizá consista en frenar "al milímetro" durante la aproximación. Ochenta kilómetros por hora es una velocidad más que buena para trasponerla (el equipo Mercedes de F 1 la tenía prevista para 76 km/h), de modo que el frenaje cobra importancia superlativa, no solo por el trompo que sucede a cualquier error en la velocidad de entrada, sino porque la recta anterior tiene casi 1.000 metros y siempre se llega andando a fondo.

"Sandokán II" nos aseguró que llegando con el Chevy II a unos 210 km/h, cortaba en el cartel de 200 metros por la tranquilidad que le daba el auto frente a sus rivales, pero se preocupó de señalar que podría haberse acercado mucho más a la curva (quizá unos 80 metros) para empezar a frenar. Nasif lo confirmó recordando que con el Chevrolet MN llegó casi hasta el cartel de 100 metros para soltar el acelerador y que con el Brabham F3 no estaba muy lejos de los 120 metros.

Sobre el Chevy, el Falcon TC y el Chevrolet MN, la horquilla se recorre en segunda. Sobre el Brabham, en primera. La velocidad es siempre cercana a los 80 km/h.

Tanto Nasif Estéfano como Carlos Marincovich coincidieron en la trayectoria. La teoría indica que debería mantenerse un radio máximo y constante, cosa que se conseguiría saliendo del borde exterior de la pista, tocando el interior en el centro de la curva y recobrando la cuerda externa a la salida. Sin embargo, los dos pilotos estuvieron de acuerdo en que de esa forma, el auto se "trabaría" perdiendo potencia y segundos. La idea entonces, como vemos en el grabado es entrar abierto desde el cordón de afuera, cambiar el radio de giro con un suave toque de volante a la derecha, buscar la cuerda una vez superado el centro de la curva, y dejar desplazar la máquina hasta el borde exterior para aprovechar todo el ancho de la pista.

La curva de Ascari también se pudo haber llamado "curva de Mayol" o "curva de Salerno", o "curva de...". Solo que tomó el nombre del primero que siguió de largo, es decir, el ex-campeón mundial con un Lancia-Ferrari en la Temporada internacional de 1954.

Siendo una curva de radio constante, la gran velocidad que permite se convierte en el único y mayor peligro, ya que con un fórmula 3 se la puede pasar a unos 185 km/h y con un auto moderno de TC —tipo Chevy o Ford Falcon— casi a 175 km/h.

Marincovich y Estéfano nos recomiendan llegar por la cuerda de afuera y comenzar a ceñir el volante una vez dejado atrás el cartel de 50 metros. Uno y otro dijeron a CORSA que puede salirse antes, pero que en la mitad de la curva el automóvil puede querer enroscarse y un trompo a esa velocidad no es nada grato... Manteniendo el radio de giro, se tocará la cuerda interna poco después del centro de la curva y el auto quedará colocado casi por sí solo en el cordón de afuera.

A partir de allí, sigue la recta larga hasta la horquilla.



El curvón es la máxima dificultad no sólo del circuito perimetral, sino de todo el Autódromo. Ya hemos dicho que a todo lo largo de esta "interminable" curva de 400 metros, el radio de giro cambia tres veces en orden decreciente y eso equivale, en otras palabras, a que el viraje se haga cada vez más ceñido.

Ese es uno de los problemas que presenta, porque lógicamente en el curvón no siempre se cumple la premisa de "salir más rápido de lo que se entra", y además hay que tener siempre en cuenta que se trata de una curva veloz cuya salida no se ve desde la entrada. La solución es pulir la trayectoria al máximo para aprovecharla totalmente. De otro modo, habrá que echar mano a recursos de urgencia porque muy rara vez el piloto puede preocuparse por el régimen o la caja de velocidades, cuando la curva le exige una concentración total sobre el camino. Por otra parte, eso de poner un cambio en pleno curvón es una delicia muy temeraria, que solo pueden darse los volantes que tienen soplada la junta de tapa del cerebro, como por ejemplo Facchetti, nuestro viejo conocido.

Nuestros dos profesores de hoy aconsejan abordar el curvon por la cuerda externa de la recta y comenzar a doblar a la altura de la curva-variante que se deja a la derecha. De este modo se consigue comenzar a recorrer la curva por el centro de la pista.

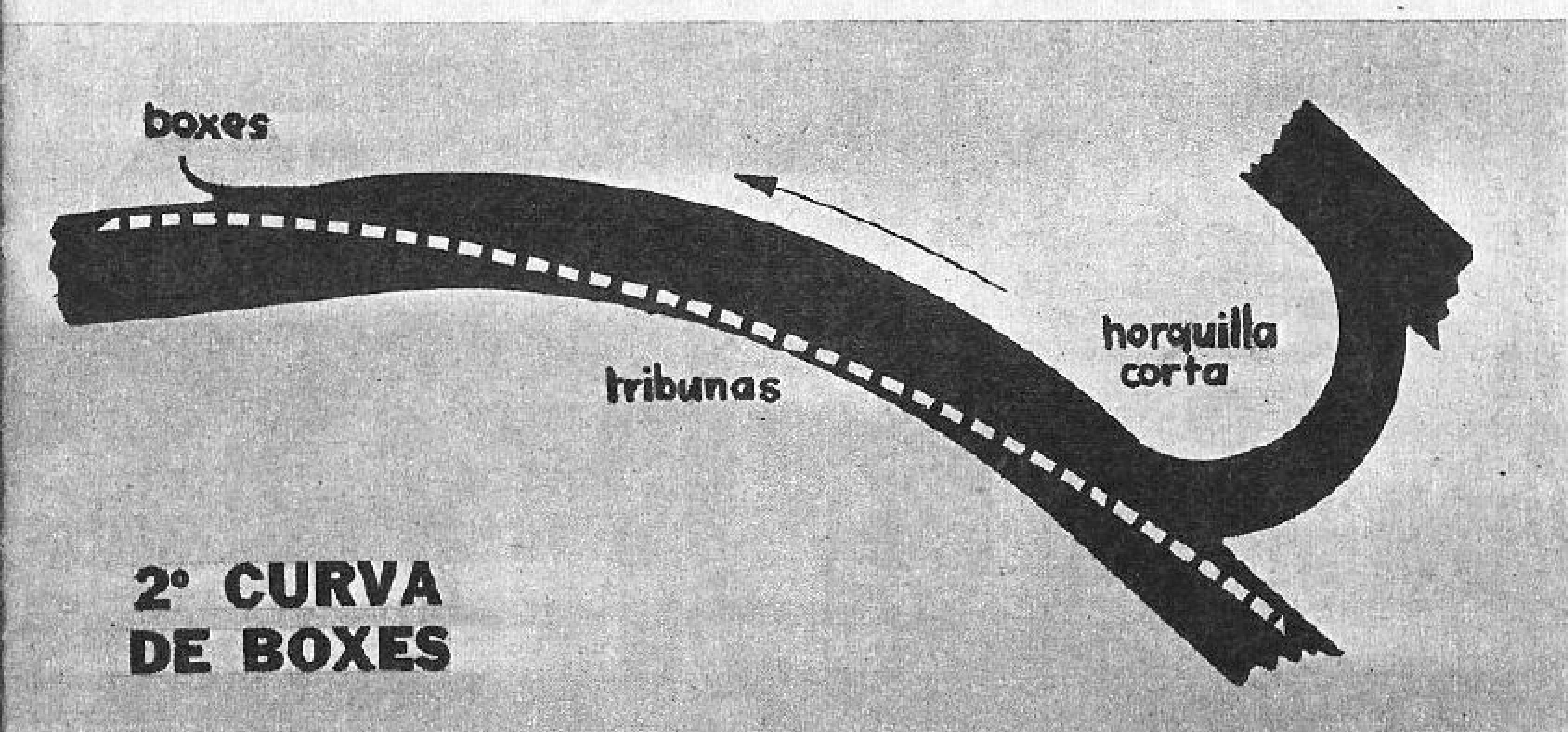
Detengámonos.

Si se cierra, si hay que aprovechar todo el ancho, si no nos interesa ahorrar unos centímetros ¿por qué por el medio y no por afuera?

Sencillamente porque se recorrerían metros de más, por lo tanto a mayor velocidad, y desde luego con mucho más peligro porque se supone que pasamos el curvón con el auto al límite de velocidad. Entonces seguimos por el centro hasta divisar la salida de la variante del circuito 4, vamos suavemente hacia la cuerda interior y desde allí, el automóvil saldrá prácticamente solo rumbo al cordón externo. Así, por lo menos nos lo sugieren nuestros magisters de turno. También nos dijeron que el curvón se recorre en la marcha inferior a la más alta si no se tiene fuerza para salir, y en la marcha más alta en el caso de disponer buen torque en baja.

Estéfano piensa que se puede entrar al curvón a poco más de 150 km/h con el Falcon TC, y a 170-175 km/h con un fórmula 3. Sandokán nos indica también unos 150-155 km/m de entrada para el Chevy, y los dos volvieron a estar de acuerdo al afirmar que el curvón "no es una curva para pasarla y ya está", sino que se trata de un viraje digno de los mejores estudios.

Aquí está la gran lección de los dos hombres que sustentan records en el circuito Nº 1: Nasif, 1 min. 13 s. en Mecánica Nacional, y Sandokan II, 1 min. 17 s. en TC.



2º CURVA DE BOXES

Todos los pilotos dicen que las curvas realmente peligrosas son las veloces. Y por cierto que tienen razón. Pero esta curva veloz no es peligrosa, por lo menos, tanto como el "curvón" o la "de Ascari".

En principio, los autos que salen lentos de la horquilla no llegan a la "curva de los boxes" tan rápido como para irse afuera. Luego, el pavimento se ensancha en la recta y facilita el trabajo del piloto. Aquí hay más coincidencias de Marincovich y Estéfano: entrar abierto, cerrarse sobre el cordón de adentro cuando los boxes ya están bien a la vista y dejar que el automóvil se deslice hacia la cuerda externa.

Uno y otro aseguraron a CORSA que ciñéndose al extremo interno quizá podría ahorrarse unos metros, pero que conviene dejar viajar el auto hacia afuera para no desperdiciar potencia corrigiendo cualquier derrape. La velocidad: 160 km/h para arriba, según la aceleración que tenga el automóvil al salir de la horquilla.

De todas maneras recomendamos no descuidar la atención en el estudio de esta curva: Juan M. Bordeu, Enrique Sáenz Valiente y Guillermo Mártire se llevaron allí uno de los mejores sustos de sus vidas.





TRIPLETE DE CALDARELLA



Sin mayores apremios, Caldarella y su RK, concretaron tres alegrías para Benedicto y don Salvador, en la tarde del domingo.

Como homenaje a Antonio Blanco se merecía mucho más, ya que las carreras, en lo que a espectáculo competitivo se refiere, fueron mediocres. Ideales para hacer bostezar de aburrimiento a más de un profano, debido a la abrumadora ventaja de algunos pilotos en el campo técnico y coductivo.

La primera competencia fue, por supuesto, la reservada a motocicletas de 50 cm³ fórmula internacional, en la cual se repitió la clasificación de la última competencia disputada en el Autódromo (AACM). No es casualidad.

En dicha prueba ganó Ubieta por el amplio margen de 8 segundos (lo que, cuando se gira a 1 m 25 a 1 m 30, equivale a algunos centenares de metros), por lo cual no cabe ninguna duda que el campeón argentino domina ampliamente la categoría desde varios años atrás, tal vez demasiados.

Esto es malo, muy malo, ya que el motociclismo argentino pierde mucho y un piloto —siempre refiriéndonos a Ubieta— pierde aún más de ese mucho. Aunque parezca un perfeccionismo estúpido, analizándolo detenidamente no lo es. Las razones se caen de viejas. Pierde el piloto porque no "sube"; la categoría a su altura le enseña muy poco, mejor dicho nada, pues está actuando en una categoría en la cual se desenvuelve fácilmente, sin mayores apremios en los aspectos técnico y conductivo. Pierde el motociclismo deportivo porque se le está privando de un mayor espectáculo que el que monopoliza hasta ahora su perfecta conjunción hombre-máquina y, además, se está privando a las dos ruedas de una figura internacional. Hay que cambiar de categoría, inevitablemente (125 cc., si es posible.)Seguramente se podrá, pues el entusiasmo soluciona muchas cosas...

La 100 cc. fue para Roberto Médici y su muy prolija Tehuelche. Sin apurar nunca, obtuvo un triunfo fácil. Lo siguió una tropilla de Tehuelches, marca que defiende muy bien a los cuatro tiempos en el motociclismo argentino.

En la clase 125 cc. Standard tenía la cuerda Mauro Bianchi y su Zanella, seguido por Belverino y Alberto Gómez, los únicos tres que habían realizado la prueba de clasificación para la categoría el día anterior. Detrás venían los demás, y entre ellos el ganador.

Gómez, en una estupenda largada, abrió el segundo circuito, seguido a poca distancia por Aldo Caldarella. En la cuarta vuelta, este último provocó un desbande mayúsculo en la curva de los boxes al pasar por afuera a Alberto Gómez. Pocos giros después, volvió a oficiar de líder Alberto Gómez, aunque tampoco pudo contener por mucho tiempo la arremetida final de Caldarella. Este fue, precisamente, el único momento de la tarde en que debió exigir a su máquina y demostrar la estirpe de su apellido.

Se pusieron carenados (salvo Caldarella) y los mismos competidores se reunieron detrás de la raya blanca para largar la clase 125 cc. Internacional. Esto último le tomó a Raúl Kissling más tiempo del debido, con la consiguiente "escapada" del pelotón. Este piloto, luego de dar tres vueltas, desertó por fallas mecánicas, seguramente, debido al severo ritmo impuesto por los demás participantes.

Aldo Caldarella, sin inconvenientes, se fue... muy lejos. Lo seguían Alberto Gómez, Arnaiz y Belverino, todos con las argentinísimas Zanella. En la cuarta ronda abandonó Alberto Gómez, quien había largado con neumáticos visiblemente desgastados. De ahí en más no pasó nada (no había pasado mucho, tampoco). Esto está ratificado por los cronómetros, ya que de Caldarella a Arnaiz se registró una diferencia de casi once segundos, con Belverino tercero a una vuelta.

Se decidió largar en una misma competencia a las categorías 175 cc Standard y a la misma cilindrada en Fórmula Internacional, a causa de la falta de suficientes inscriptos en la primera. Así, fueron nueve las máquinas que salieron a la lucha en el cierre de la jornada.

Nuevamente Caldarella primero, y van... Su Zanella, con un carenado que ostentaba los colores de la bandera italiana, dominó ampliamente durante los veinte circuitos reglamentarios. Prolijo, bien montado, siempre en la posición correcta, corrió con absoluta regularidad (que era lo adecuado a las circunstancias). El poco asedio a que se vio sometido no desmerece en nada el mérito de su victoria. Lindo regalo en su Día, don Salvador...

En el transcurso de la décima vuelta rodó Albero Gómez en la horquilla, accidente que originó algunas discusiones posteriormente en los boxes. Que Arnaiz de acá, que Arnaiz de allá, lo que sí sabemos es que Gómez no estaba para preguntarle "qué te pasó".

Antonio Blanco (hijo), conocido cultor del TM con la marca del león, se pasó la tarde bajando banderas. Y sus dos hijas, nietas al fin del desaparecido motociclista cuyo nombre se inscribía en los trofeos de la tarde, lanzaron la clase 50 cc y 100 cc Standard, paseando por los boxes, además, un deportivísimo apellido: Blanco.

VIII PREMIO DE MOTOCICLISMO "ANTONIO BLANCO"
Autódromo de Buenos Aires - Circuito Nº 5
MOTO CLUB ARGENTINO - 19/6/66
CLASIFICACION

CLASE 50 cm³ (Fórmula Internacional)

Pos.	*Nº*	*Conductor*	*Marca*	*Tiempo*	*Vueltas*
1º	28	Ubieta, Raúl	Itom	14m 12s 7	10
2º	74	Szalay, Ladislao	Suzuki	14m 19s	10
3º	178	"Poly"	Suzuki	15m 08s 1	10
4º	52	Saorín, José E.	Itom	15m 08s 3	10
5º	184	Pereyra, Roberto	Itom	15m 08s 8	10

Promedio del ganador: 89,738 Km/h

CLASE 100 cm³ (Standard)

1º	148	Médici, Roberto	Tehuelche	13m 08s	10
2º	116	Gómez, Alberto	Tehuelche	13m 09s 3	10
3º	33	Belverino, José	Tehuelche	14m 04s 5	10
4º	74	Regula, José	Tehuelche	14m 16s	10
5º	179	Kraljevich, Jorge	Tohatsu	13m 47s 5	7

Promedio del ganador: 97,141 Km/h

CLASE 125 cm³ (Fórmula Internacional)

1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	24m 52s 5	20
2º	73	Arnaiz, Guillermo	Zanella RK	26m 03s 3	20
3º	33	Belverino, José	Zanella RK	25m 02s	19

Promedio del ganador: 102,610 Km/h

CLASE 125 cm³ (Standard)

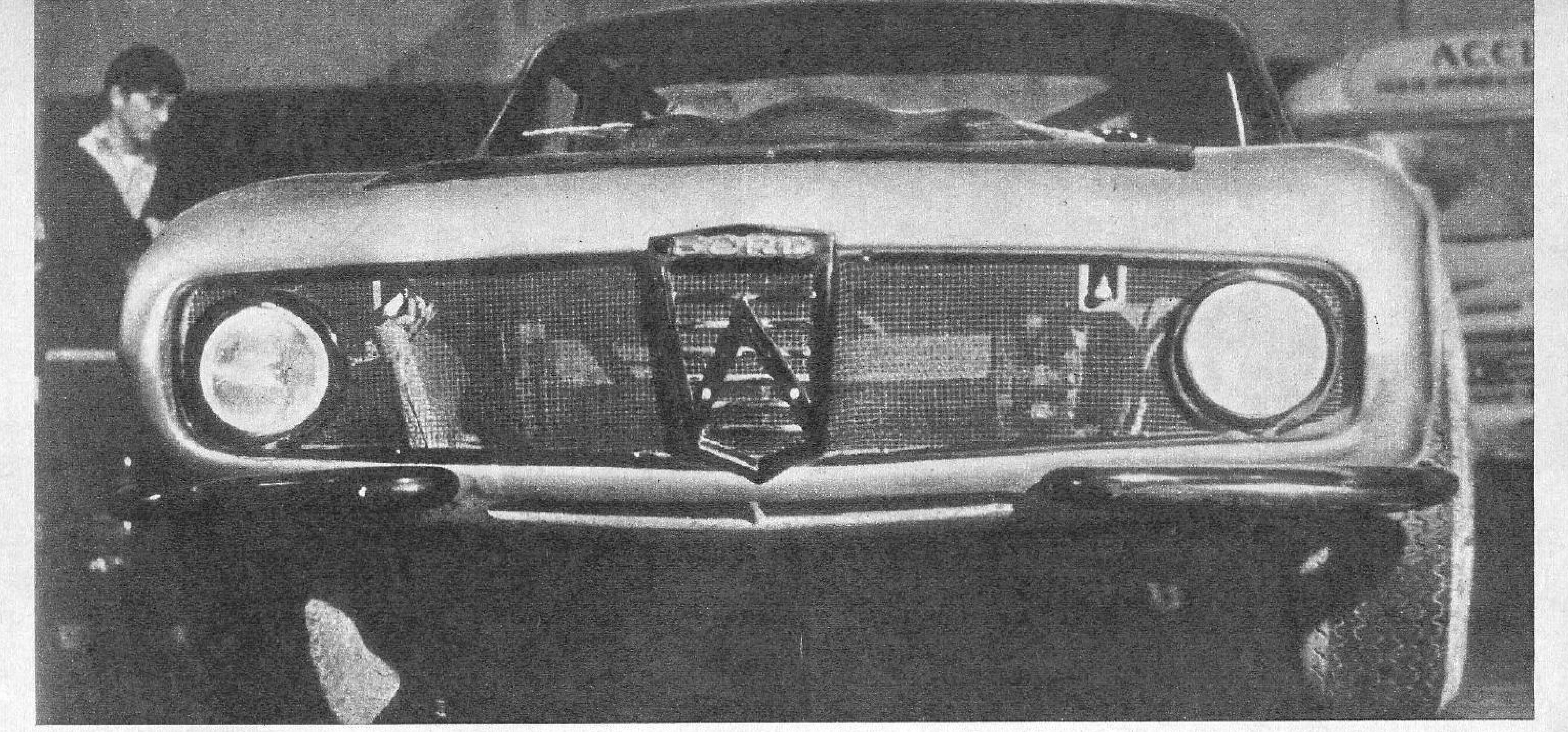
1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	18m 04s 8	15
2º	116	Gómez, Alberto	Zanella RK	18m 07s 4	15
3º	33	Belverino, José	Zanella RK	18m 46s 2	15
4º	73	Arnaiz, Guillermo	Zanella RK	18m 56s 4	15
5º	111	Bianchi, Mauro	Zanella RK	18m 06s	14

Promedio del ganador: 105,874 Km/h

CLASE 175 cm³ (Fórmula Internacional)

1º	4	Caldarella, Aldo	Zanella RK	23m 51s 8	20
2º	73	Arnaiz, Guillermo	Zanella RK	24m 28s 5	20
3º	33	Belverino, José	Zanella RK	24m 29s 3	20
4º	111	Bianchi, Mauro	Zanella RK	24m 46s 2	18
5º	109	"Mandrake"	Gilera	24m 28s 7	17

Promedio del ganador: 106,909 Km/h



un GT para TC

por HORACIO SPERATTI

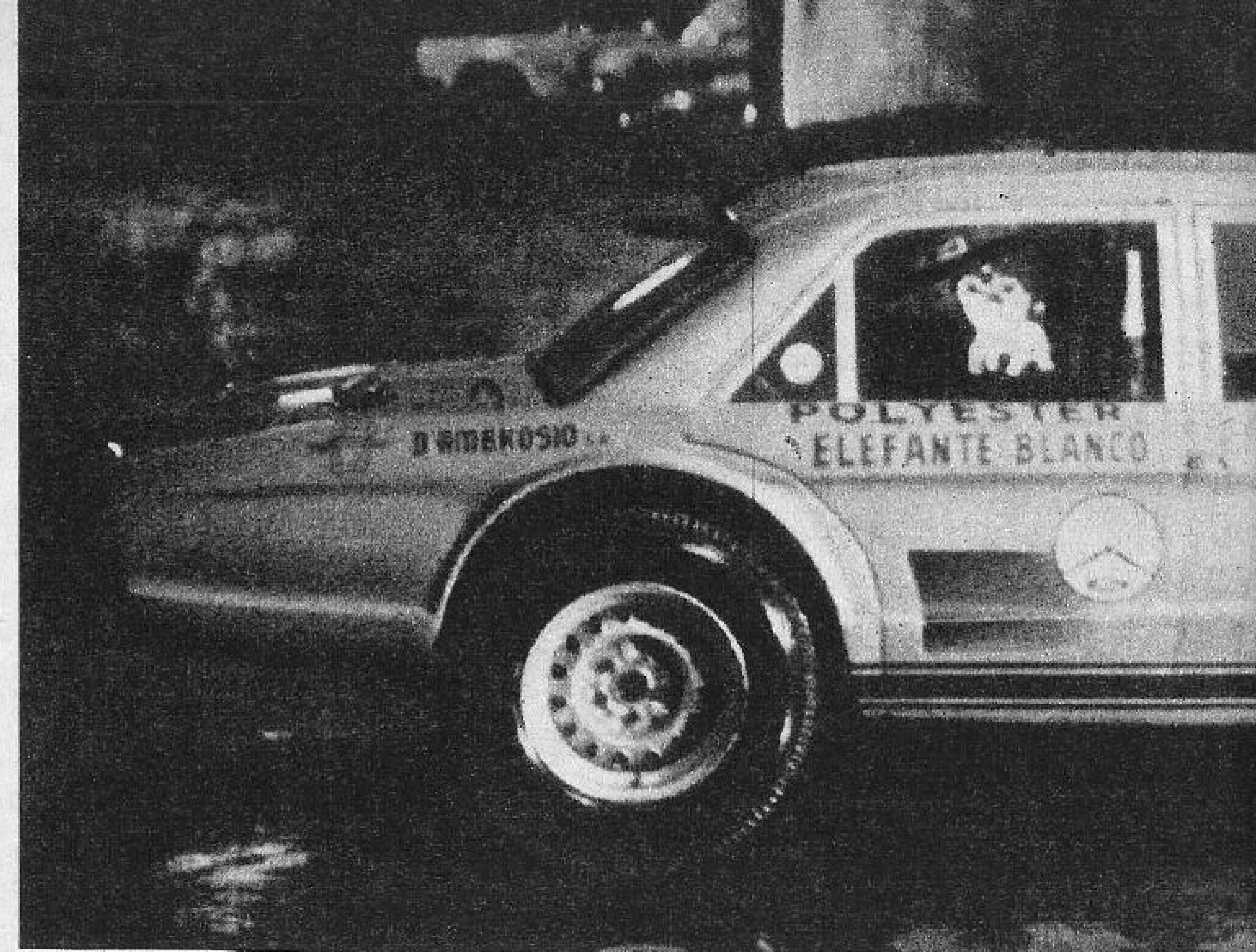
Un Ford Falcon y un motor F-100 sirvieron de base a Domingo López Oribe y al ingeniero Bascou para construir con criterio actual, el automóvil de mayor calidad que se haya visto en Turismo de Carretera

El aire de refrigeración sale alrededor del escape y ayuda a extraer los gases quemados. Se han pintado bandas de color en el borde interior, como en los Mustang, GT y Cortina de fábrica. Las ruedas Traversaro añaden una nota de singular belleza.

Pocas veces en las historia del automovilismo argentino se habrá dado la conjunción de factores que dio vida y proyecta hacia el futuro el automóvil construido por Alfredo L. Bascou y Domingo López Oribe, sobre la base de un Ford Falcon y un motor F-100.

Construido con el diseño y supervisión del Ingeniero Bascou (gerente de ingeniería de Ford Motor Argentina, profesor universitario, aspecto inofensivo y sorprendente dosis de vocación corsa), el automóvil de López Oribe se beneficia con el profundo conocimiento del producto que tiene su realizador, con el uso de material mderno provisto por la industria nacional, con la seriedad y →





Domingo López Oribe, dueño, animador y conductor del Ford-Bascou. Sus actuaciones en TM prometen un buen papel en TC.

Este coche alcanzará en poco tiempo, a 5.500 revoluciones por minuto, una velocidad de 240 km/h.

profundidad con que se ha encarado su construcción y con la probada calidad coductiva de López Oribe.

La construcción de este automóvil comenzó con un prolijo estudio del reglamento de TC, para establecer exactamente tipo y magnitud de las reformas que podían realizarse sobre el vehículo original. Para diseñar la estructura se comenzó manteniendo el piso del Falcon como elemento de base y se construyó sobre él y por adentro de la carrocería, una estructura tubular totalmente reticulada. Las piezas de la estructura monocasco están unidas a la estructura reticulada pero trabajan solamente como elementos suplementarios, con la única excepción del piso que cierra el reticulado por debajo. El piso fue reforzado para recibir las cargas del apoyo posterior de motor —colocado más atrás que el original— de amortiguadores dobles y de los reactores agregados al tren trasero. La carrocería fue cortada en diversas zonas para alcanzar los 1,09 m de altura interior pero, con la única excepción de la trompa, todas las chapas son originales Falcon modificadas. Este fue uno de los objetivos del proyecto, esencial para que el producto mantuviera el "aire de familia" con los Falcon de calle. También los vidrios son de serie, habiéndose inclinado el parabrisas unos 4 grados. Un cuidadoso estudio de resistencia llevó a perforar todas y cada una de las piezas de carrocería que pudieran ser alivianadas, ganándose 50 kilogramos en esta operación.

La suspesión delantera utiliza los elementos de serie pero la articulación en el chasis de la parrilla superior ha sido bajada para mejorar la variación de comba en las curvas; se utilizan resortes helicoidales apenas más inflexibles que los originales y los amortiguadores han sido montados a ambos lados de la torreta. Dentro de la torreta —en el interior del resorte— se colocaron elementos de goma construidos especialmente que comienzan a actuar cuando la rueda desplaza un par de centímetros.

También la suspensión trasera es de flexibilidad progresiva, lograda mediante topes de goma de distinta altura. Los elásticos semielípticos tienen doble hoja maestra y un par de reactores oblicuos resisten la reacción del par motor y controlan el desplazamiento lateral y longitudinal del eje trasero. Se han duplicado las torretas del travesaño trasero para colocar, también atrás, dos amortiguadores telescópicos por rueda.

Los frenos son de disco en las cuatro ruedas, utilizándose elementos TEM-Lucas, con doble circuito y doble servo. La dirección es original y se utilizan llantas Traversaro de 7.00 x 15 pulgadas que calzan cubiertas Cinturato 205 x 15 adelante y Firestone 7.10/7.60 x 15 atrás.

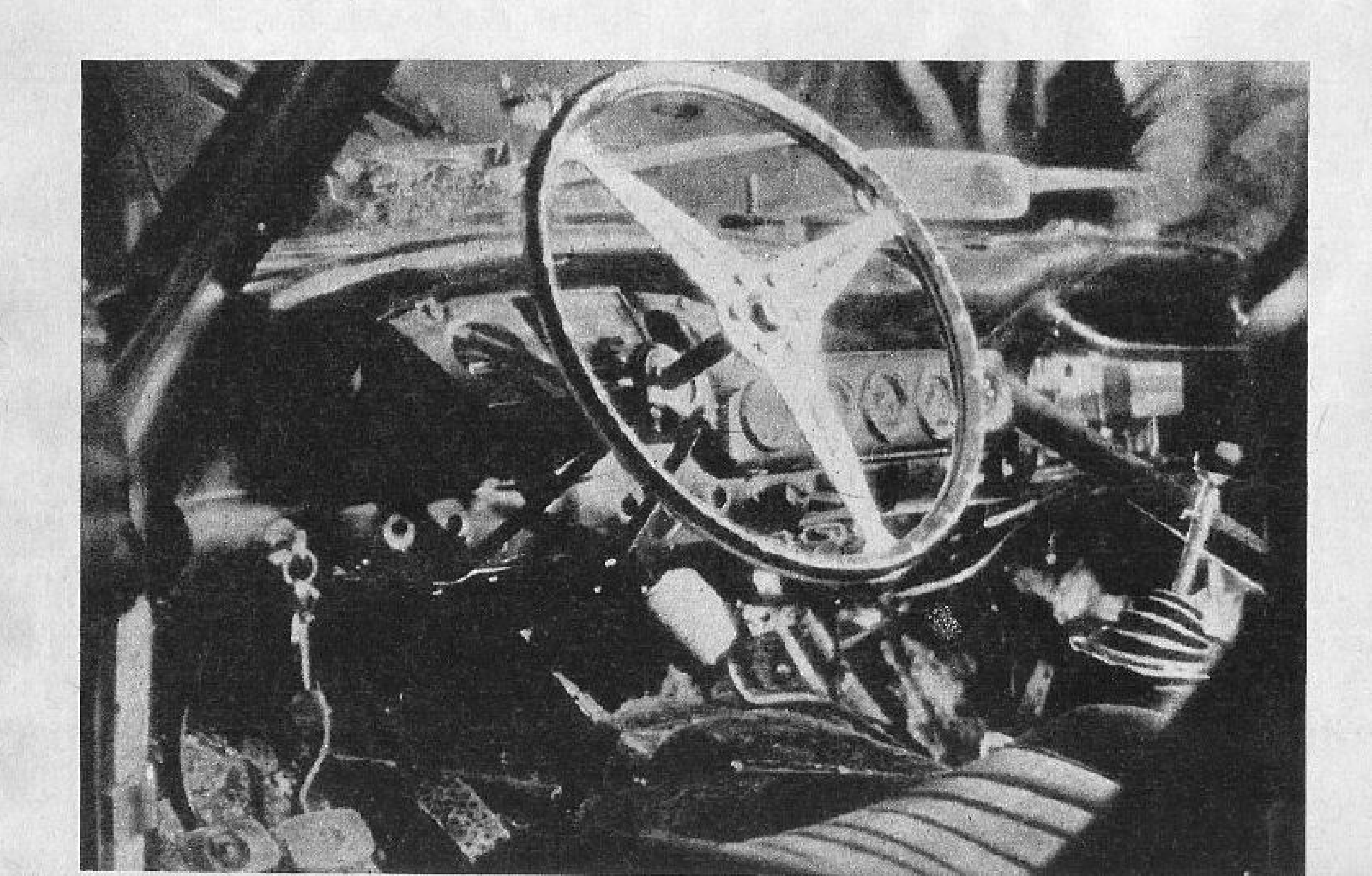
Sorprende enterarse que el motor F-100 utiliza cigüeñal, bielas, metales y árbol de levas de fábrica. Este último ha sido trabajado por Raponi. La tubería ha sido calculada para obtener máxima potencia a 5.000/5.200 rev/min. La alimentación está a cargo de cuatro Weber dobles 45 DCO 14 y los escapes individuales, de corto recorrido, decargan en cámaras colocadas detrás de los guardabarros delanteros.

El F-100 ha sido colocado 14 centímetros más atrás que el motor Falcon lo que unido a la forma más compacta del primero, ha hecho retroceder el baricentro del motor en depósitos de combustible, agua y cerca de 40 centímetros. Batería, aceite, servofrenos, etc., han sido desplazados hacia atrás para mejorar la distribución de pesos que oscila entre 47/53 con tanques llenos y 52/48 con mínima carga.
hacia abajo. Luego de pasar por él, vano motor. Se utiliza un radiador
Especial cuidado se ha puesto en el aire pega contra el motor, la boca la circulación de aire dentro del de los carburadores a ambos lados de circulación horizontal, inclinado y el capot por arriba para salir por ranuras realizadas en la parte posterior del capot y por los guardabarros, de trás de las ruedas, ayudando, por efecto venturi, a la extracción de los gases de escape.

Otras aberturas en las puertas traseras proveen ventilación a los frenos.

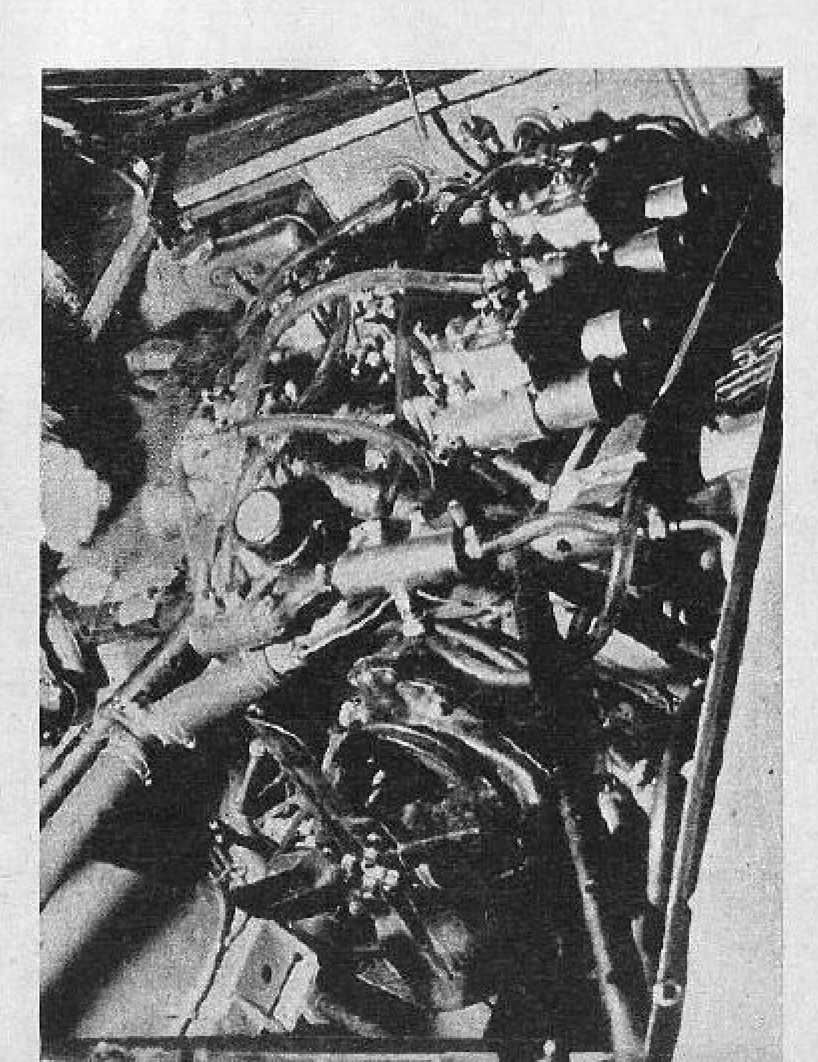
La caja de velocidades es Galaxie-Ford, es decir la versión construida en norteamérica por la propia Ford, que es la más reforzada; tiene por supuesto, cuatro velocidades y palanca en el piso, con seguro de retroceso. Se utiliza un eje trasero co nrelación 3,07: 1.

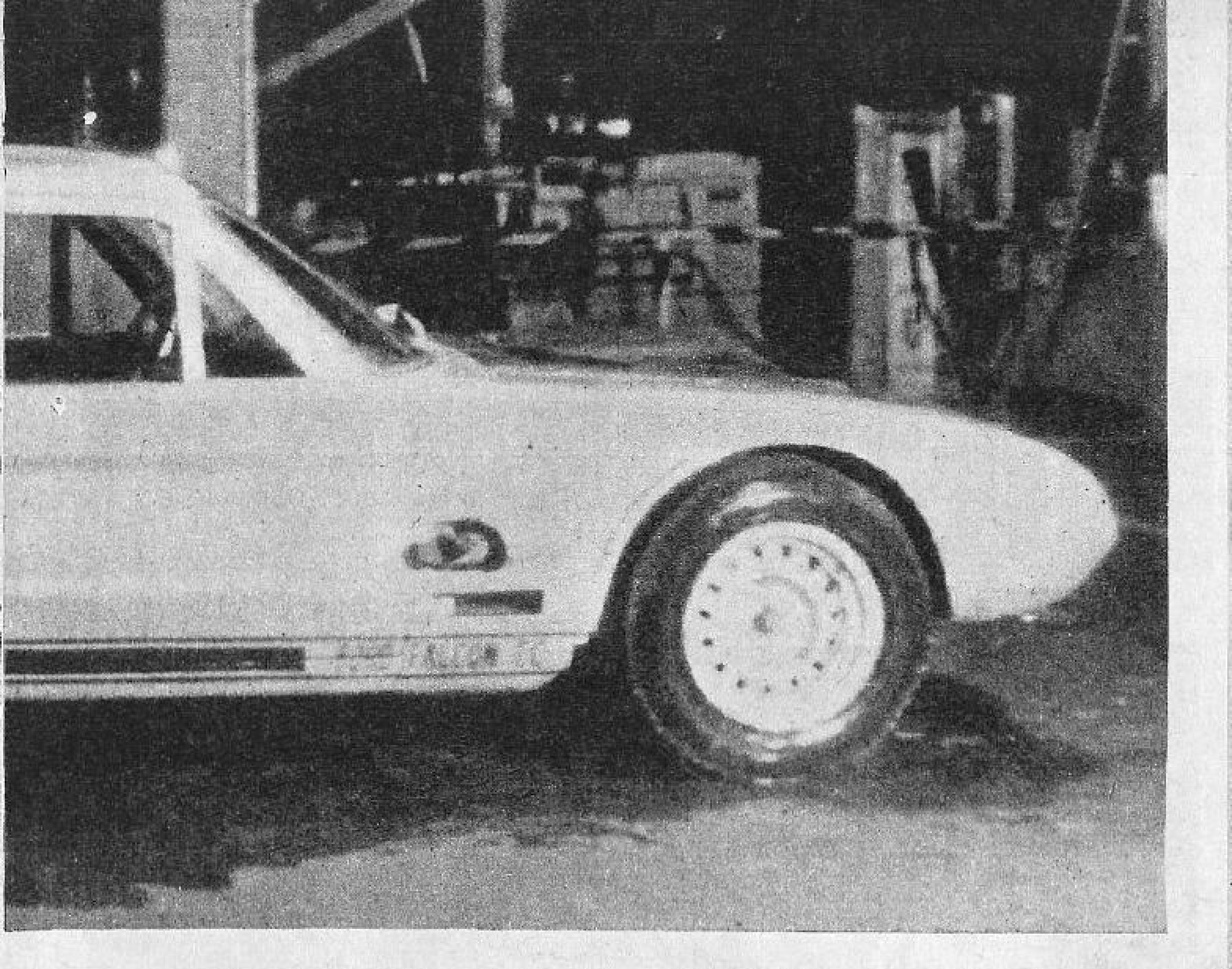
Parece mentira que la cantidad de elementos que integran el habitáculo puedan haber sido distribui-



Los interiores son complicados, pero está todo en orden. Un caño de la estructura tubular pasa entre ambos ocupantes, junto a la palanca de cambios; otros pasan bien disimulados detrás de los parantes del parabrisas.

Una batería de Weber dobles horizontales alimenta el F-100. Los escapes individuales salen en racimo detrás de las ruedas. El pequeño tanque sobre el tablero mantiene el nivel de agua de refrigeración, ya que se utiliza un radiador de circulación horizontal.





dos en forma ordenada. Butacas bien diseñadas, un volante liviano, un cuentavueltas electrónico, cinco instrumentos de aguja, fusibles, regulador de corriente, un poderoso lavavidrios y los depósitos de líquido de freno están a disposición de conductor y acompañante. Por el contrario el apretujamiento dentro del vano motor del F-100 con sus poderosos carburadores, sus escapes, sus tuberías de alimentación y refrigeración y la parte delantera (desarmable) de las estructura tubular, dificultan la realización de reparaciones.

Estilísticamente, con la única limitación del "aspecto Falcon" (pero mucho más lindo), la carrocería ha sido tratada como un verdadero GT, con capot fuertemente descendente, una parrilla de inspiración Alfa, pequeños paragolpes ornamentales y rebordes salientes sobre las ruedas. El borde inferior de la carrocería, luce las bandas de color que Total Performance impuso en los Estados Unidos, pero aquí con la inscripción "Ford Falcon TC".

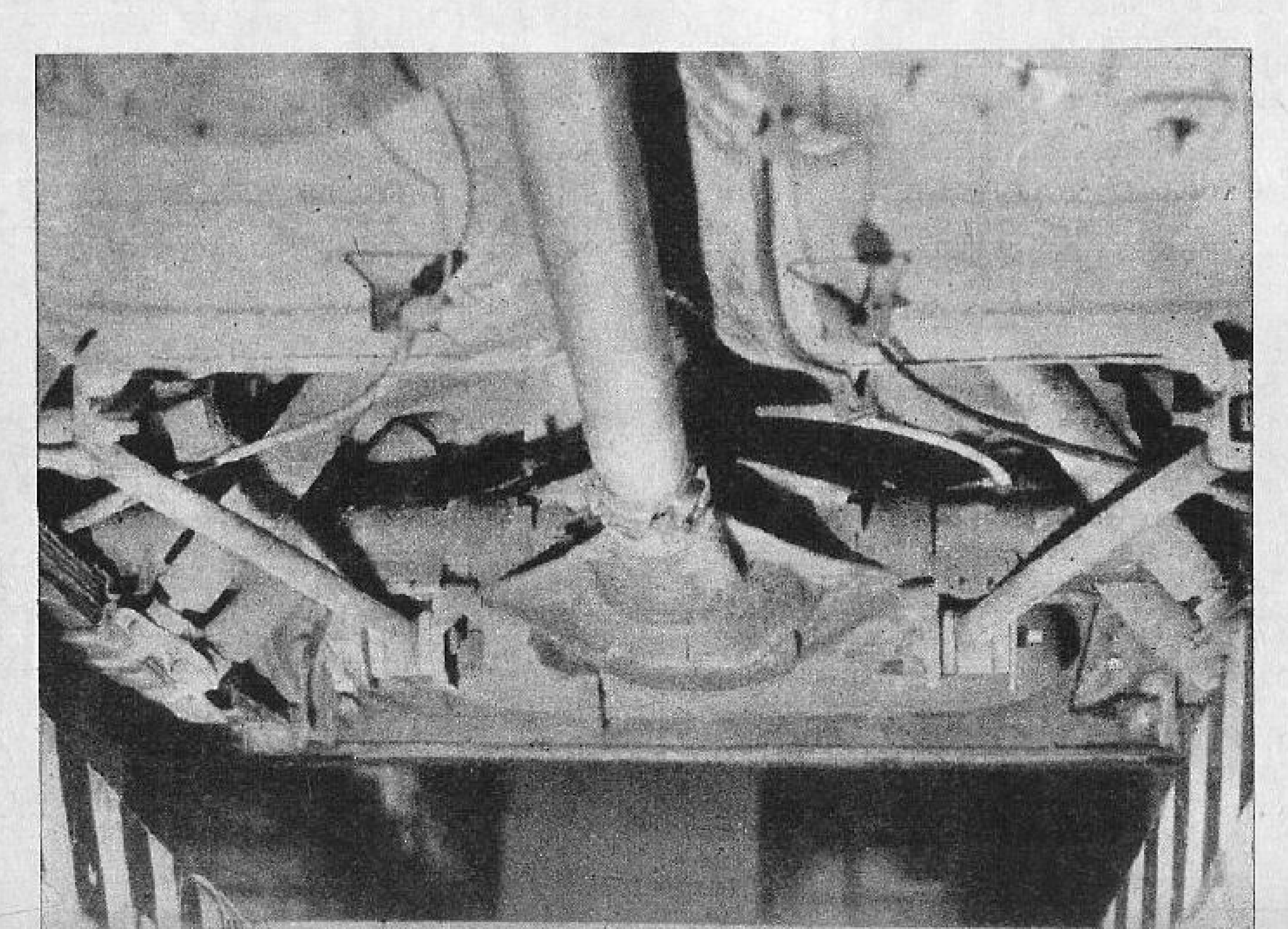
En la reciente carrera de Salto, CORSA estableció la velocidad del Ford-Bascou en 227 km/h. Esta velocidad corresponde exactamente a la velocidad teórica del vehículo a 5.200rev/min. (las Firestone tienen 2,24 m de desarrollo), mientras que una velocidad de 5.500 rev/min. —fácil de alcanzar y sostener para un F-100— llevaría la velocidad máxima de este automóvil a 240 km por hora reales. Así el automóvil de López Oribe sería no solamente el más lindo y mejor construido, sino también el más rápido de los TC.

La baja altura y la dinámica de las líneas realzan el tamaño de las cubiertas. En todo momento se ha tratado de que tenga "aire de familia" con el Falcon de serie.



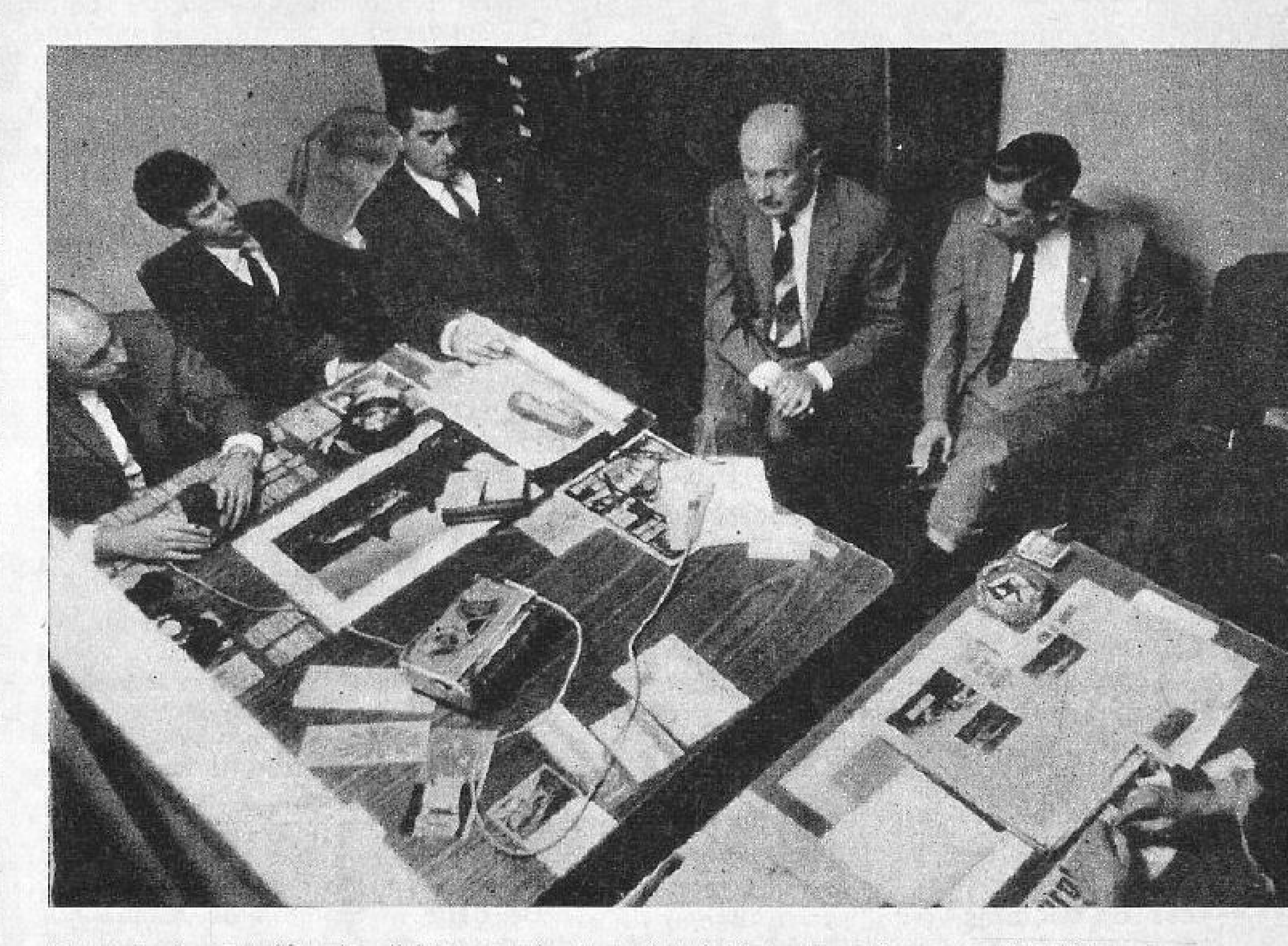
Ingeniero Alfredo L. Bascou, el más valioso aporte a la técnica del TC.

La fotografía muestra como se ha resuelto el el tren trasero: elásticos progresivos, dos amortiguadores por rueda y dos tensores en diagonal que limitan tres de las cuatro posibilidades de desplazamiento del eje.



MOTONAUTICA

CUANDO EL RIO SUENA...



Durante la reunión de dirigentes de la motonáutica deportiva que CORSA convocó. De izquierda a derecha: Señores Ferrero, Pechersky, Gabellone, Luciano, Kovacs y Lasheras Núñez. Entre todos: soluciones para ese deporte.

Frente a una real crisis en las competencias motonáuticas de velocidad, reunimos a sus dirigentes para aunar criterios tendientes a poner a flote esta hermosa actividad

¿Qué pasa con la motonáutica de carrera? ¿Por qué las competencias de velocidad realizadas últimamente en el Lago de Palermo o la reunión del kilómetro lanzado en la Laguna de Chascomús han tenido tan pocos inscriptos? ¿Es cierto de que estamos presenciando la agonía de ese deporte? ¿Hay un antagonismo destructivo entre las categorías de velocidad y la de Turismo?? ¿Qué podemos hacer por revitalizar este deporte?

Parabrisas CORSA opinó —en oportunidad de haberse disputado la última carrera en el Lago de Palermo— que los dirigentes motonáuticos debían revisar el "status" actual y unirse para colaborar en la empresa de vitaminizar al desfalleciente deporte aprovechando el "boom" de la industria motonáutica que se estaba manifestando. Ambas situaciones paradójicamente subsisten: una industria base florece y su deporte conexo languidece.

CORSA no se quedó simplemente en la opinión, pensamos preferentemente en el famoso "res non verba" (que algunos estudiosos traducen como "las vacas no hablan") entonces pensamos tomar a la vaca por las astas o mejor dicho encontrar la punta del ovillo. Síntesis: CORSA invitó al estado mayor de la motonáutica deportiva a una reunión para analizar el problema, y encontrar soluciones que condujeran —por lo menos— a conocer el mal y tratar de encontrar su suero curativo.

Todos acudieron a la invitación: la Federación Motonáutica Argentina representada por su presidente señor Juan Lasheras Núñez y el miembro de su comisión directiva Prefecto Eugenio Kovacs; el Club Motonáutico Argentino representado por su presidente señor Darío Luciano y su secretario señor Eduardo Ferrero y la Asociación de Volantes Motonáuticos por medio de su presidente señor Rafael Gabellone y su secretario señor Alberto Pechersky.

Fundamentalmente se analizaron tres puntos críticos: 1) La categoría Argentina Turismo (carreras de larga distancia), ¿es o no perjudicial para las categorías de velocidad (hidroplanos y Mojarras)?

2) ¿Por qué gradualmente van desapareciendo los competidores de las categorías de velocidad?

3) ¿Cuál es la solución que ven los dirigentes para salvar a la motonáutica de carrera?

Todos estuvieron de acuerdo —CORSA siempre opinó así también—

de que no puede existir antagonismo de ningún tipo entre las categorías Turismo y las de Velocidad. La categoría Turismo es casi siempre el primer escalón del motonauta. de sus filas formativas sale gente que después se dedicará a las Mojarras y a los veloces hidroplanos, no obstante —opinión de la Asociación de Volantes Motonáuticos— la Federación Motonáutica debe apoyar más decididamente a la actividad velocística pura, ya que las satisfacciones en el orden internacional vienen de las actuaciones de estas embarcaciones.

Para el segundo punto analizado hubo una conclusión muy terminante: las competencias de la categoría de velocidad están en franca crisis debido a la cada vez más creciente ausencia de pilotos, no de embarcaciones (hay más de 40 Mojarras matriculadas en nuestro país). Esta retracción del elemento humano es debida a los enormes costos de preparación de las embarcaciones, o mejor dicho de sus motores. Los preparadores presentan facturas de no menos de 30.000 $ por cada "intervención", y como el deporte es estrictamente amateur (los premios son trofeos, muchas veces muy modestos) la gente debe afrontar gastos muy grandes que han ido diezmando las filas de esta categoría. El amateurismo de la motonáutica sigue intacto en su concepto, pese a que las pruebas de la categoría Turismo hayan despertado el interés comercial de los astilleros y representantes de las principales marcas de motores, esto es un hecho más auspicioso que nocivo para el deporte, pero para la gran mayoría de los pilotos, el problema económico sigue siendo el "leit motiv" de sus abstenciones.

El punto final que se trató en la reunión —soluciones para revitalizar al deporte— fue claramente abordado por la Federación Motonáutica Argentina: dentro del Comité Olímpico Argentino hay 43 federaciones amateurs que están en situación análoga a la Motonáutica, es decir esperando un subsidio estatal.

Durante dos períodos legislativos consecutivos se presentó el proyecto de la "ley del Deporte" pero sin éxito. La propia Confederación está atravesando una etapa crítica en su vida. Dado que la motonáutica de carrera es un deporte caro —coincidencia de todas las asistentes— hay que recurrir a remedios heroicos: que instituciones comerciales o estatales (YPF, o cualquier compañía petrolera, por ejemplo) solventen los gastos o una parte de ellos, que ocasionan las carreras. De esta manera se podrían dar trofeos adecuados, combustible para los competidores, propaganda y eventualmente alojamiento para los pilotos del interior.

La situación actual del deporte motonáutico no es, en opinión de la plana mayor de sus dirigentes, exclusiva de nuestro país. En Europa también es un deporte caro y se está atravesando por período crítico —casi siempre los activistas son gente de 40 ó 50 años corriendo con equipos de hace 20 años, actualizados— en nuestro medio hay que acudir sin tardanza al apoyo de empresas que subvencionen o solventen los gastos. Lo demás vendrá solo.

CRONICA DE UN ABUELO PRECOZ

El paso a nivel de La Falda tienta para cruzarlo levantando una rueda, porque está tan bien desnivelado que parece hecho a propósito para divertir a los que manejan con gusto. Tienta también el camino sinuoso del cerro "El Cuadrado", con sus imprevistas espirales que parecen un balcón sobre la ciudad... Y tientan las tertulias de la Avenida Edén, antiguamente frecuentadas por viejecitas veraniegas, y ocupadas ahora por la juventud fogosa que durante todo el año habla del automovilismo como de una cosa muy propia...

Cuando el forastero sucumbe a cualquiera de esas tentaciones y se detiene en La Falda, puede sucederle que lo atrape el morochocolate doctor Montoya, lo inunde de whisky, le muestre el nuevo circuito y le hable con amor de la zona como buen "dueño" de la región. También sucede que no puede desenredarse de la telaraña polémica tejida en cualquier boliche y que la noche termine en una furiosa "picada" al pie de la sierra, donde según se cuenta, aún quedan los ecos de aquella trenzada inolvidable que sostuvieron los turcos Cabalén y Estéfano en agosto de 1964. Lo que en ningún caso puede dejar de pasarle, lo imperdonable, lo que les sucede a todos, es que le muestren y le presenten al crédito local, el afable Juan Pedro García, orgullo automovilístico de La Falda.

De darle un apretón de manos nadie quedó disconforme. Y de estarse un rato charlando, muchos se fueron de su Hotel "San Martín" con ganas de quedarse un rato más.

Juan Pedro García debutó en "La Revancha del Gran Premio", una carrera que se corrió en noviembre de 1913 sobre el circuito Onofre Marimón pero en sentido contrario al habitual. Ese día usó un Peugeot 404 celeste que no tenía ninguna posibilidad —siquiera lejana— contra el Alfa 2.600 de Alzaga, que ganó al tranquito. Pero en sólo tres pasadas ante el público Juan Pedro García hizo notar su estilo drástico y dejó de ser rápidamente un García más para convertirse en el Jota Pé más famoso del Valle de Punilla.

Como buen concesionario IKA se pasó inmediatamente al Renault, y durante todo 1964 hizo mover afirmativamente la rubia cabellera de Horacio Steven, para terminar aterrizando en el equipo oficial de la fábrica en la Semana de la Velocidad de 1965. El debut fue auspicioso pero lo puso seriamente al borde del Yeso: se corría entre Carlos Paz-San Juan ida y vuelta por la ruta 20. De salida, J. P. García marcó insólitos 121 km/h de promedio hasta Tanti, trepó a la Pampa de Pocho zumbando y punteó la carrera hasta mucho después de bajar Los Túneles, cerca de la llanura riojana. Más tarde diría: "No solo yo andaba bien esa vez. Era tanto lo que tiraba el Renault que aún trepando no le puse segunda en una sola curva. Con la tercera bastaba". De pronto lo vio parado a Herminio Angeletti, se detuvo para preguntarle si necesitaba algo y arrancó enseguida. A los pocos metros había un lomo de burro que conocía de memoria y que había cruzado mil veces. Allí el Renault se clavó de punta y terminó lo que pudo ser su gran carrera.

Siguió en el equipo IKA durante todo 1965, y en el Gran Premio tuvo que abandonar a los pocos kilómetros de la largada. Y sigue en el equipo IKA, porque desde entonces Steven no ha vuelto a correr, pero como quedarse quieto no es del oficio de Juan Pedro, anotó su Renault particular en cuanta carrera hubo este año.



Juan Pedro García, el abuelo precoz. La Falda, su ciudad natal, acaba de homenajearlo como a su mejor embajador en toda la República. Aquí, con la nieta.

"Juan Pedro García, de La Falda". Es casi un slogan de la carrera que corra. "Juan Pedro García, de La Falda", es la mejor fórmula que tiene su ciudad natal para hacerse conocer, o para mantenerse en la memoria de los que la conocen en cualquier parte del país donde haya automovilismo. Por eso La Falda homenajeó la semana pasada a su embajador Juan Pedro García y a su acompañante José Benavídez, un flaco noble de uñas engrasadas y ojos siempre abiertos que tienen una habilidad muy especial para ver las curvas antes que lleguen.

Juan Pedro García tiene 39 años y ya es abuelo, por descendencia de su hijo Martín Angel que tien 19. "Abuelo", un nuevo pedestal, una nueva institución, en la ciudad donde todos son amigos y donde los autos se estacionan sin cerrarlos, o con la llave colocada. Una institución tan importante como el paso a nivel, el camino sinuoso, las tertulias o las barrigas que abre el doctor Montoya.

Así quedó el Renault de Juan Pedro García después de su último accidente en Bialet Massé —abril de 1966—. Salieron por el parabrisas corsa. Y se siguen anotando en todas.



Mariano Calamante obtuvo una excelente victoria en su nuevo Chevrolet y la llevó a Balcarce, que poco a poco se está convirtiendo en tierra de nuevos y meritorios campeones.

CALAMANTE POR UNA CABEZA

por GERMAN SOPEÑA

Pago 80 pesos por boleto. Segundo llegó Casá, a solo 24 segundos. La gran carrera estuvo en manos de Bordeu y Tarducci en sus tres cuartas partes, pero una vez más triunfaron los ajedrecistas, de marcha serena y especulativa.



Eduardo Casá volvió de Norteamérica, estrenó un motor y salió segundo... por pocos segundos. No le avisaron que iba prendido y apuró tarde, pero de todos modos, el asunto iba a quedar entre balcarceños.

Como hace siete días en Salto, como algunas semanas atrás en Venado Tuerto, se repitió esta vez en Bahía Blanca lo que ya parece definirse como tónica actual de la temporada de TC, sobre todo en cuanto a carreras en rutas se refiere. Esto es, el triunfo de un planteo sensato y cerebral, hasta cierto punto especulativo, cosa completamente lógica si consideramos el elevado número de abandonos que rigen a las dominicales competencias de la categoría, y cuando el altísimo grado de preparación de los motores debe resistir 600 ó 700 kilómetros, respondiendo a una exigencia continua.

Lo cierto es que la carrera se prestaba a conjeturas. Por supuesto Bahía Blanca y sus alrededores fueron invadidos por la grey fierrera, y con ella las discusiones y comentarios de rigor. Las ausencias estelares, no disminuyeron el interés del público, y aun-

Bordeu tuvo que anular la dínamo y perdió la delantera cuando empezaron a quedarse sin chispa las bujías.



que a las deserciones de Emiliozzi y Menditeguy se agregó la de Galbato por culpa de una bomba de aceite que no quiso resistir la tiradita previa a la carrera. En cambio, la nota de suspenso fue dada en la ocasión por Oscar Cordonnier quién perforó un pistón el sábado. Tras reparar durante toda la noche salió a probar el domingo bien temprano. Entonces quemó la junta de tapa de cilindro y volvieron al taller para llegar nuevamente a la línea de partida cuando Cupeiro esperaba la orden de partir.

Tan pronto se inició la corsa, Cupeiro utilizó a conciencia la ventaja de ser Nº 1, despegándose rápidamente de otro que retomaba el hilo del TC: Eduardo Casá. Pero muy pronto debió resignarse su participación cuando no uno, sino los dos palieres dijeron basta. Cupeiro inició así la lista de los primeros abandonos importantes, lista que se completaría con Nasif Estéfano, Oscar Cordonnier y Luis Di Palma, este último con problemas de válvulas. Con estas deserciones tres hombres ocuparon la atención del público en los momentos iniciales. Eran ellos Casá, quién automáticamente pasó a conducir el lote cuando se quedó Cupeiro, seguido a corta distancia por Bordeu y más atrás Tarducci, que aventajaban en tiempo neto al piloto del F-100, siendo el puntero absoluto Bordeu cuya ventaja frente a Tarducci era cercana al minuto en Sauce Chico.



Al cumplirse la primera vuelta aún Casá punteaba en el camino pero a escasos metros lo acosaba Bordeu, que lo pasó un poco después mandando decididamente la competencia. Pero al paso por Tornquist un mensaje arrojado desde el coche Nº 8 hablaba de problemas con la dínamo. La breve detención posibilitó el acercamiento de Tarducci, lo que provocó de ahí en más y por largo tramo un duelo rueda a rueda que levantó al público espectador a la vera del camino de tierra. Numerosas alcantarillas y lomos de burro tornaban aún más sabrosa la situación, que se resolvió finalmente a favor de Bordeu.

A todo esto, Casá mantenía su tercer puesto pero con evidente déficit de velocidad con referencia a los dos primeros. Calamante viajaba con notable regularidad y a la expectativa, mientras el bahiense de la Torre encaramándose al quinto puesto satisfacía la lógica simpatía del público por ser el competidor local. Vizcay y Figlioli sostenían dura lucha en los relojes, postergando a Viale que de ninguna manera tenía la velocidad que le observamos en Salto. Una pinchadura de Bordeu en la entrada al pavimento, dejó a Tarducci en la delantera al pasar por segunda vez frente al control, con una ventaja horaria de 1' 41". Allí el coche rojo de Balcarce emprendió frenética persecución, puesta de manifiesto 69 kilómetros después de Bahia Blanca, donde la diferencia de 1' 41" a favor de Tarducci se trocaba en 17" pero en beneficio de Bordeu. Notable repunte, aumentó en Chasicó (43,500 kilómetros después de Tornquist) a 1' 50".

De ahí en adelante, la sólida ventaja del puntero derivó un poco el interés de la carrera hacia el aavance de Calamante, con tiempos muy parecidos a los de Casá que ocupó finalmente el tercer puesto por escasos segundos en el tercer paso por Bahía Blanca. En este control, Bordeu acreditaba cómodos 3 minutos y fracción sobre Tarducci.

En consecuencia, con los pilotos en la última vuelta, se observaba con singular interés que exceptuando los sucesivos kaputts de los kilómetros iniciales, la competencia mantenía un planteo lógico en lo que respecta a los seis o siete primeros. Sin embargo, de pronto, sucede lo insospechado. El cómodo puntero se detiene en un auxilio, reinicia la marcha en forma más lenta, e inexorablemente comienza a perder la preciosa ventaja que llevaba pero no ya a manos de Tarducci, al que problemas de balancines lo obligaron a caminar en cinco cilindros, sino a las de Calamante cuya inteligente posición, lo colocaba prácticamente en Bahía Blanca con el primer puesto. Funcionan entonces los relojes para establecer la pequeña diferencia que separó a Calamante del primero en el camino, que es Casá, y ésta es del orden de 43" en Chaiqué. Se renueva el interés, aunque se sabía de la menor velocidad de Casá. Se va achicando lentamente la diferencia, pero la distancia no da para más, y Balcarce adquiere un nuevo triunfador.

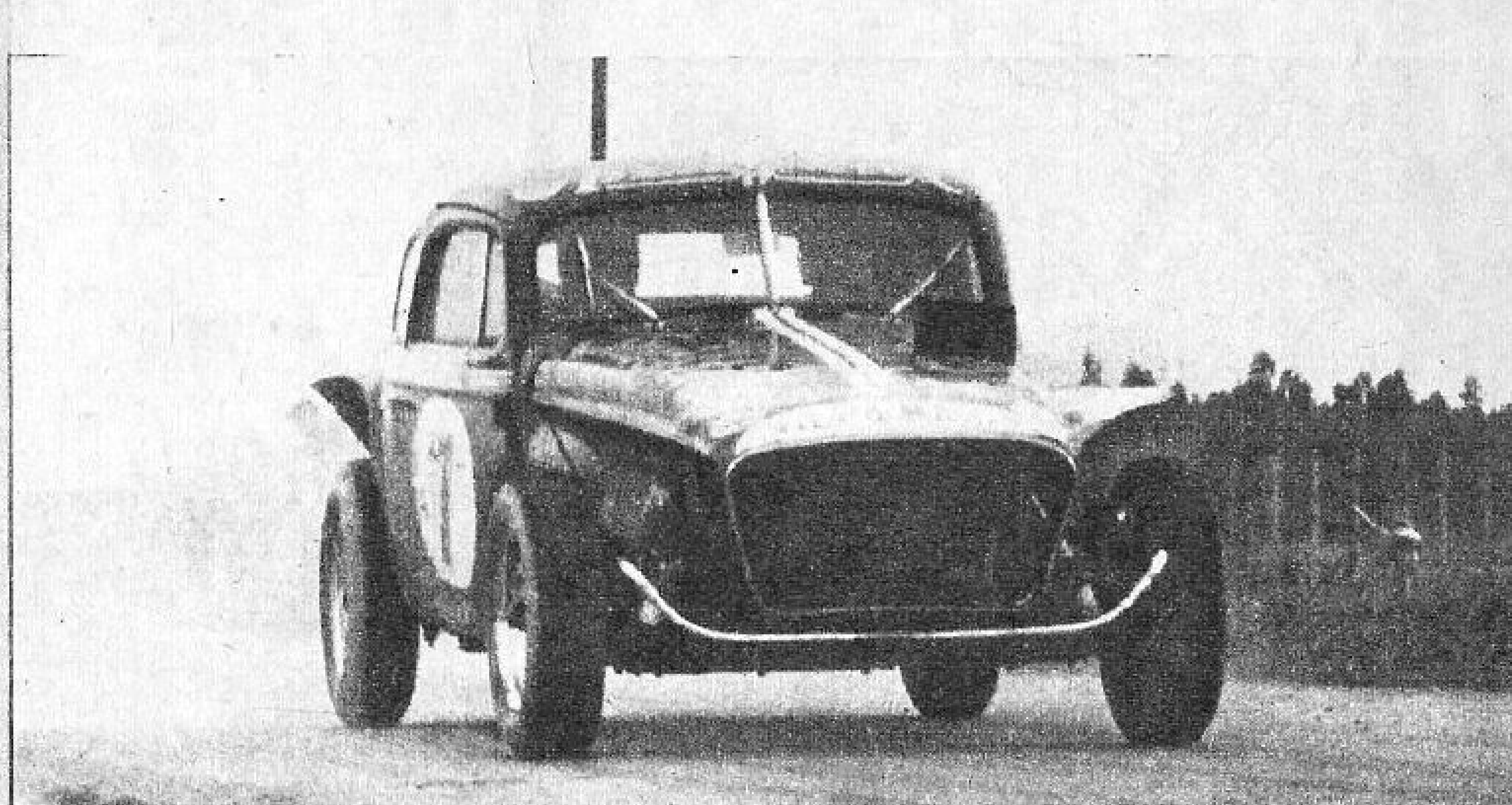
El cronométrico triunfo premia con justicia a quien conoció aunque brevemente, los halagos de ser primero en Venado Tuerto. Le bastó a Calamante sentarse en un auto ganador, para demostrar que no sólo arrollando se logran triunfos

Veinticuatro segundos obligaron a Casá a no ganar la carrera, pero le permitieron reaparecer con una buena colocación, es-





Jorge Cupeiro alinó la punta del lápiz en Europa y llegó dispuesto a repetir su triunfo de General Pico. El Chevy, sin embargo, se declaró en huelga.



Mario Tarducci punteó la carrera, pero un balancín le jugó una broma pesada. Así y todo, los hermanos Bellavigna cobrarán el porcentaje correspondiente al cuarto puesto que obtuvo.

Matías de la Torre dio muy buen uso al F-100 preparado por Conti. Profeta en su tierra bahiense, recibió el aplauso más caluroso del domingo.

Juan Manuel Bordeu iba a ganar la carrera y se quedó sin batería. A poco de comenzar desconectó la dínamo y no le alcanzó la carga por pocos minutos...



trenando un motor nuevo y pasando al frente en el Campeonato Argentino. En el Parque Cerrado, Casá comentó que en ningún momento esperaba ganar pues el coche perdió misteriosamente 400 vueltas del sábado al domingo.

Matías de la Torre y los bahienses, quedaron contentísimos al ver que lo que el auto demostró en Necochea va en vía de completarse. Un tercer puesto conseguido desde atrás con notable regularidad y avanzando sin pausa, lo afirma.

Mario Tarducci pudo ganar pero la observada falla del balancín lo postergó tal como a Bordeu con quién sostuvo la lucha más encarnizada. A este último la falla de la dinamo quemó la bobina en la tercera vuelta.

La buena organización de la competencia y el buen comportamiento del público fue otro mérito que aquilató el club organizador y en merecida retribución, Balcarce cumplió con Bahía Blanca.

En lo que va del año, sólo Dante Emiliozzi consiguió ganar dos carreras. Todos los demás ganaron nada más que una.

BATACAZO DE CALAMANTE

PAGO $ 80.-

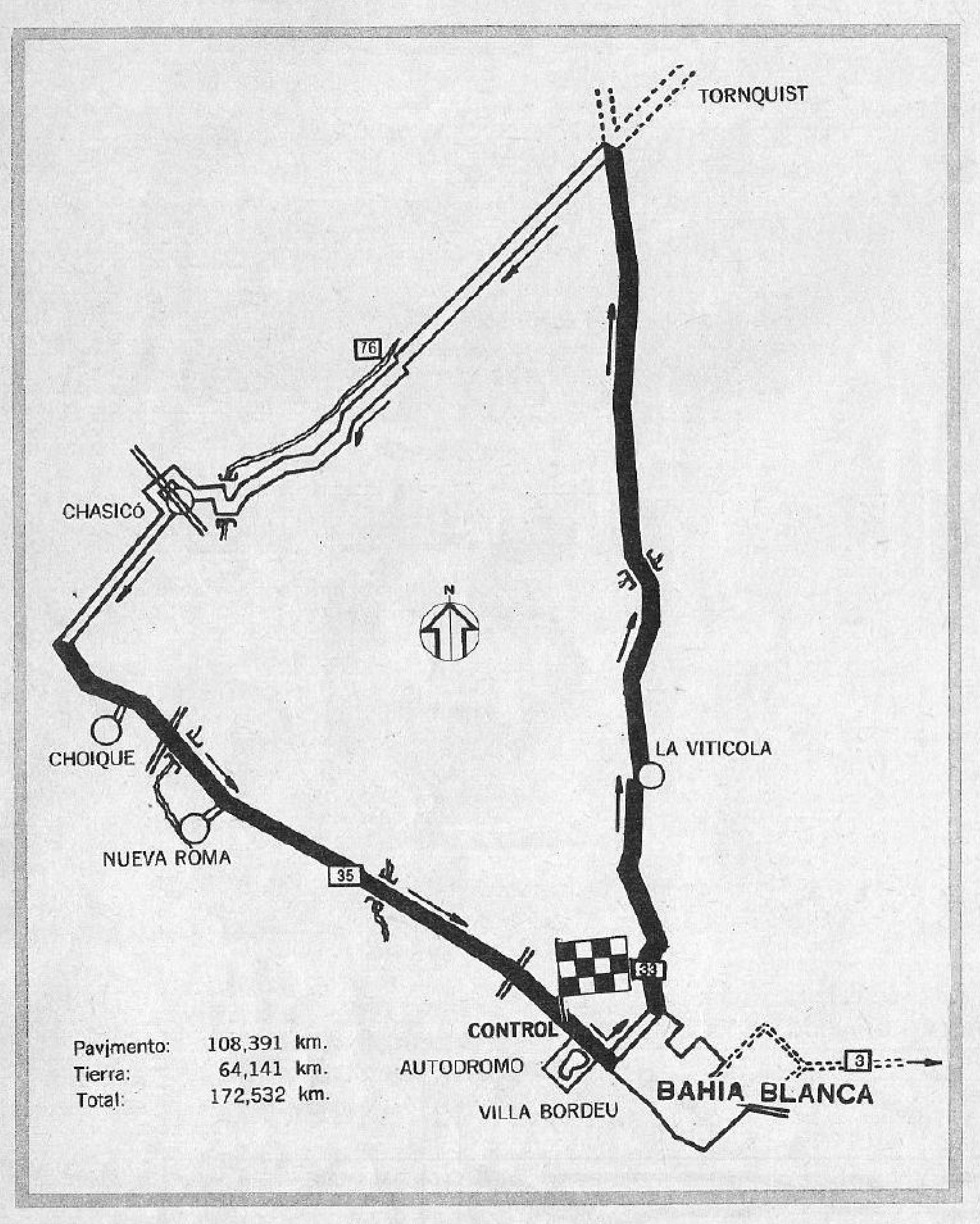
Hubo boleteada en Bahía Blanca. Y de la buena. La mayor correspondió a Cupeiro, con 47 mil boletos. Pero el favorito desertó para mal de muchos. En cambio Calamante, que reunió 4.000 boletos, resultó pagando la bonita suma de 80 pesos por boleto.

Y hubo más. También un cambio de monta: Nasif Estéfano y Viale intercambiaron sus matungos. El turco creía que si corría con el colorado con que ganó Viale en Salto, las cosas le irían mejor. Pero tampoco llegó; el problema está en el jockey como se ve.

Otra: el sábado hubo pruebas de suficiencia para los novatos. Corrieron en el autódromo local los coches 31, 34, 35 y 38, y logró el mejor tiempo el 35 de Moscoso con una marca de 1m 8s. Para una comparación, téngase en cuenta el tiempo de Jorge Kissling con su minijunior, que en el mismo circuito estableció 58 segundos.

→

BAHIA BLANCA



IV VUELTA DE BAHIA BLANCA

Bahía Blanca Automóvil Club - 19/VI/66 - 690,128 km

CLASIFICACION

Pos.	Nº	Clasificación	Marca	Tiempo	Vueltas
1º	17	Calamante, Mariano	Chevrolet Super	3h 53m 35s	4
2º	2	Casá, Eduardo	Ford F-100	3h 53m 59s	4
3º	26	de la Torre, Matías	Chevrolet F-100	3h 56m 25s	4
4º	7	Tarducci, Mario	Chevrolet Super	3h 58m 00s	4
5º	8	Bordeu, Juan Manuel	Chevrolet Super	4h 01m 06s8	4
6º	16	Vizcay, Manuel	Chevrolet Apache	4h 05m 39s	4
7º	6	Ríos, Armando J.	Chevrolet Super	4h 06m 18s	4
8º	18	Figlioli, Héctor	Chevrolet Apache	4h 17m 08s	4
9º	11	Viale, Atilio	Falcon	4h 20m 34s	4
10º	15	Galluzzo, Vicente	Chevrolet F-100	3h 18m 04s	3
11º	24	González, Eloy	Chevrolet Apache	3h 19m 48s	3
12º	31	Stafolani, Héctor	Chevrolet Apache	3h 31m 56s	3
13º	37	Plano, Héctor	Chevrolet Super	3h 42m 29s	3

Promedio del ganador: 177,261 km/h.
Récord de vuelta: Mario Tarducci, en la tercera vuelta: 55m 16s 8/10 a 187,263 km/h de promedio.

NO LARGARON: 4 Carmelo Galbato, 9 Carlos A. Mendíteguy, 14 Juan F. Luluaga, 21 Ricardo de Paoli, 22 Santiago Julio González, 25 Santos Bevilacqua, 27 Rafael Gaitero y 36 Vicente Nápoli.

ABANDONARON: 1 Jorge Cupeiro, 3 Oscar Cordonnier, 5 Luis Di Palma, 10 Raúl O. Rodríguez, 12 Nasif M. Estéfano, 13 Héctor Rey, 19 Bautista Larriestra, 20 Pablo Facchini, 23 Adriano Rinaldi, 28 Ramón Mazzuchini, 29 Roberto Resnikoff, 30 Carlos Azusmendi, 32 Héctor Barcena, 33 Carlos Martin, 34 Oscar Girondini, 35 José Moscoso, 38 Eduardo Canzina, 39 Juan Vallaciani, 40 Cayetano Saladino y 41 Rodolfo Speranza.

(Todo este planillaje se realizó con la colaboración de los señores Luis García del Soto, Roberto Bó y Darío Rinaldi).

por GERMAN SOPEÑA

CAMPEONATO ARGENTINO

TURISMO CARRETERA

1º	Casá, Eduardo	27	16º	Marincovich, Carlos	5
2º	Emiliozzi, Dante	24	17º	Gimeno, Hugo A.	4,5
3º	Malnatti, César H.	18	18º	Dana, Humberto A.	4
4º	Galbato, Carmelo	15	18º	Estéfano, Nasif M.	4
5º	Menditeguy, Carlos A.	13	18º	Loeffel, Carlos W.	4
6º	Di Palma, Luis R.	12,5	21º	De la Torre, Matías	3
7º	de Alzaga, Rodolfo	12	21º	Rodríguez, Erverto	3
8º	Tarducci, Mario	11	23º	Jaras, Raúl	2
9º	Calamante, Mariano	9	23º	Perrota Joaquín	2
9º	Cupeiro, Jorge	9	25º	Ciani, Marcos	1
9º	Viale del Carril, Atilio	9	25º	Cordonnier, Oscar	1
12º	Polinori, Norberto	7	25º	Galluzzo, Vicente	1
13º	Luluaga, Juan F.	6	25º	Salto, Carlos L.	1
13º	Peduzzi, Ricardo	6	25º	Sanmartino, Héctor	1
13º	Rodríguez, Raúl O.	6	25º	Urruti, Federico	1
			31º	Guile, Pablo	0,5

VUELTAS Y TRAMOS

LOS MEJORES TIEMPOS EN CADA VUELTA: Primera: 1º Bordeu en 55m 47s8 (185,526 km/h); 2º Tarducci en 56m 51s8; 3º Casá en 57m 41s6; 4º Calamante en 58 m 39s; 5º Figlioli en 1h 00m 45s6. Segunda: 1º Tarducci en 55m 16s8 (187,263 km/h); 2º Casá en 57m 14s8; 3º Ríos en 58m 31s6; 4º Calamante en 58m 40s6; 5º Bordeu en 1 h 02m 02s. Tercera: 1º Bordeu en 56m 11s6 (184,219 km/h); 2º Calamante en 58m; 3º de la Torre en 59m 20s6; 4º Casá en 1h 00m 35s8; 5º Ríos en 1h 00m 40s8. Cuarta: 1º Calamante en 58m 16s2 (177,653 km/h); 2º Casá en 58m 28s; 3º Ríos en 1h 04m 20s2; 4º Tarducci en 1h 04m 51s; 5º de la Torre en 1h 08m 27s4.

LOS MEJORES TIEMPOS EN EL TRAMO BAHIA BLANCA-TORNQUIST (69,198 km). Primera vuelta: Cupeiro en 19m 47s (206,809 km/h); Segunda: Tarducci en 20m 24s2 (200,548 km/h); Tercera: Bordeu en 20m 49s2; (196,535 km/h); Cuarta: Calamante en 21m 18s4 (194,864 km/h).

LOS MEJORES TIEMPOS EN EL TRAMO TORNQUIST-BAHIA BLANCA (104,334 km): Primera vuelta: Bordeu en 35 m 00s8 (178,789 km/h); Segunda: Tarducci en 34m 52s6 (179,539 km/h); Tercera: Bordeu en 35m 22s4 (176,968 km/h); Cuarta: Casá en 35m 45s8 (175,006 km/h).

LOS MEJORES TIEMPOS EN EL TRAMO DE TIERRA TORNQUIST-FIN DEL PAVIMENTO (57,968 km): Primera vuelta: Bordeu en 22m 01s (157,974 km/h); Segunda: Tarducci en 21m 48s (159,544 km/h); Tercera: Bordeu en 21m 41s (160,401 km/h); Cuarta: Casá en 22m 11s (156,787 km/h).

LOS MEJORES TIEMPOS EN EL TRAMO DE PAVIMENTO DESDE EL COMIENZO A BAHIA BLANCA (46,366 km/h): Primera vuelta: Bordeu en 12m 59s8 (213,999 km/h); Segunda: Tarducci en 13m 00s6 (213,836 km/h); Tercera: Bordeu en 13m 41s4 (203,216 km/h); Cuarta: Casá en 13m 34s8 (204,854 km/h).

CONCURSO PARABRISAS CORSA

Resultados

Se cerró el primer gran concurso de Parabrisas CORSA. Como el lector recordará, había que acertar con el nombre de los corredores que resultarían primero y segundo en la carrera de Bahía Blanca. Bien, ya conocemos el resultado: 1º CALAMANTE, 2º CASA. Una fórmula bastante inesperada, por lo menos para la gran mayoría de los concursantes, quienes prefirieron jugarse a manos de Emiliozzi (que les falló desde el vamos), Cupeiro (que también falló), Bordeu y otros más encumbrados en el estrellato que Calamante, tal vez porque olvidaron su sobresaliente actuación en la carrera de Venado Tuerto. En fin, un resultado feliz para la gente de Balcarce, y sobre todo para el que haya acertado en nuestro concurso. Y volviendo al concurso, los lectores que enviaron respuestas tendrán que esperar una semana más todavía, son muchos miles para revisar y el tiempo en horas de cierre bastante poco. Es así: en Parabrisas CORSA Nº 10 daremos los ganadores (si los hay) de la motocicleta y de las 20 radios a transistores, y también lanzaremos otro gran concurso. Hasta entonces.

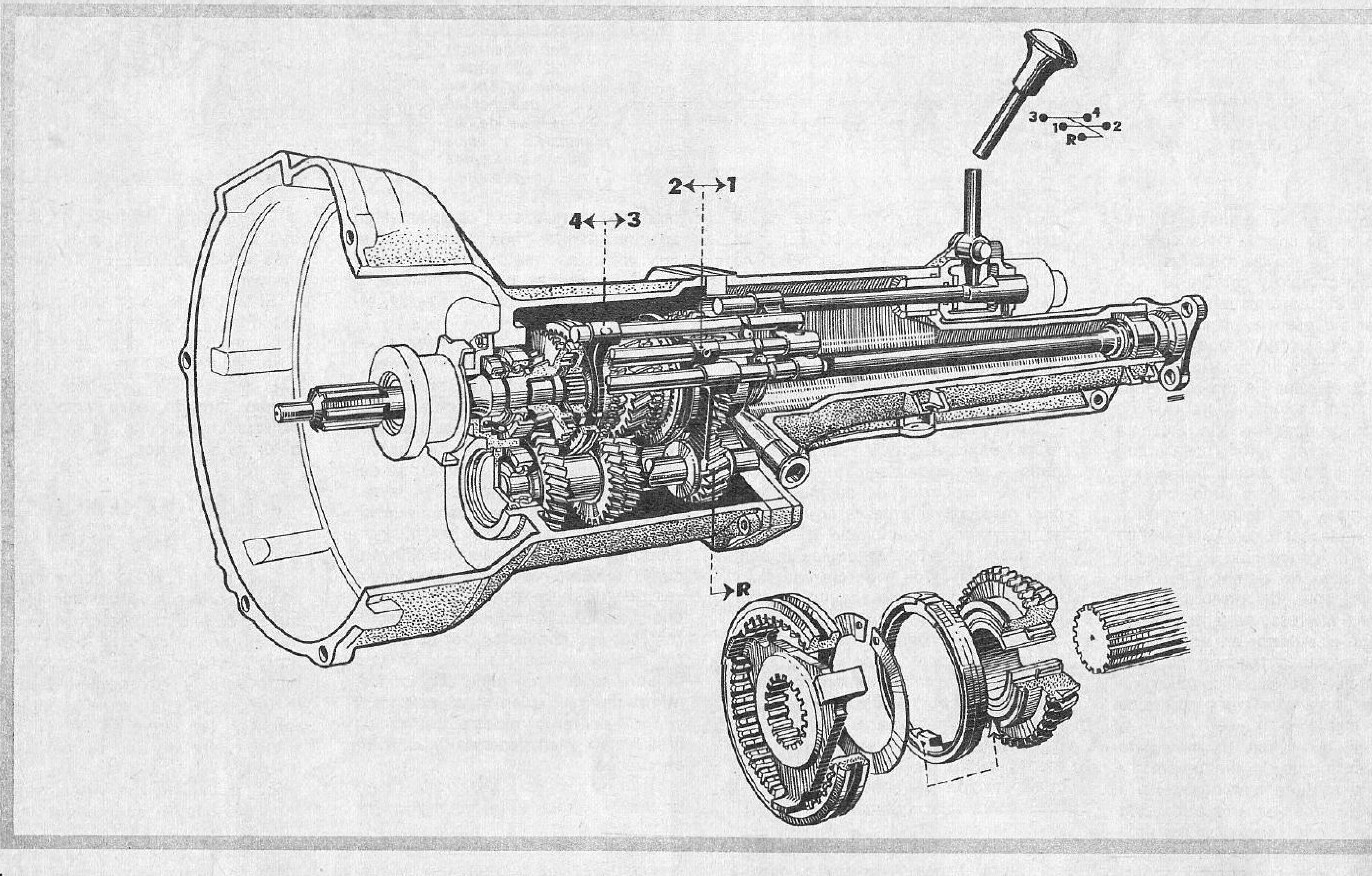


EL MOTOR

por GUILLERMO MARTIRE

8) TRANSMISIONES

"Transparente" de una caja de velocidades de cuatro marchas sincronizadas con comando por palanca "en el piso". Se trata de la caja del BMW 1800 TI. En primer plano ampliado un sincronizador.



La transmisión es el conjunto de mecanismos que como su nombre indica, sirve para llevar convenientemente dosificada, la potencia erogada por el motor a las ruedas tractoras.

Mientras el motor —modificado para fines deportivos— no haya sido incrementado en cuanto a potencia se refiere, en más de un 10 %, en general no habrá que fijarse en la transmisión, pero por arriba de este incremento, las cosas se tornan delicadas existiendo la necesidad de revisar los mecanismos que transmiten la potencia a las ruedas.

EL EMBRAGUE

Este órgano de la transmisión es el primero que debe absorber el exceso de solicitación derivado del incremento de la potencia del motor, especialmente si el coche es utilizado con fines deportivos: bruscas picadas, cambios de marcha rápidos y repetidos, etc.

El primer paso a dar es generalmente reemplazar las guarniciones ("forros") del disco de embrague por otras de características más resistentes a la fricción y al calor. También el incremento de cupla motriz que el motor ha sufrido, hace necesario que la fuerza que el disco de presión hace sobre el disco de embrague aumente para evitar patinamientos, especialmente en las bruscas aceleraciones. Esto obviamente se soluciona aumentando la tensión de los resortes del embrague (embrague convencional, no a diafragma).

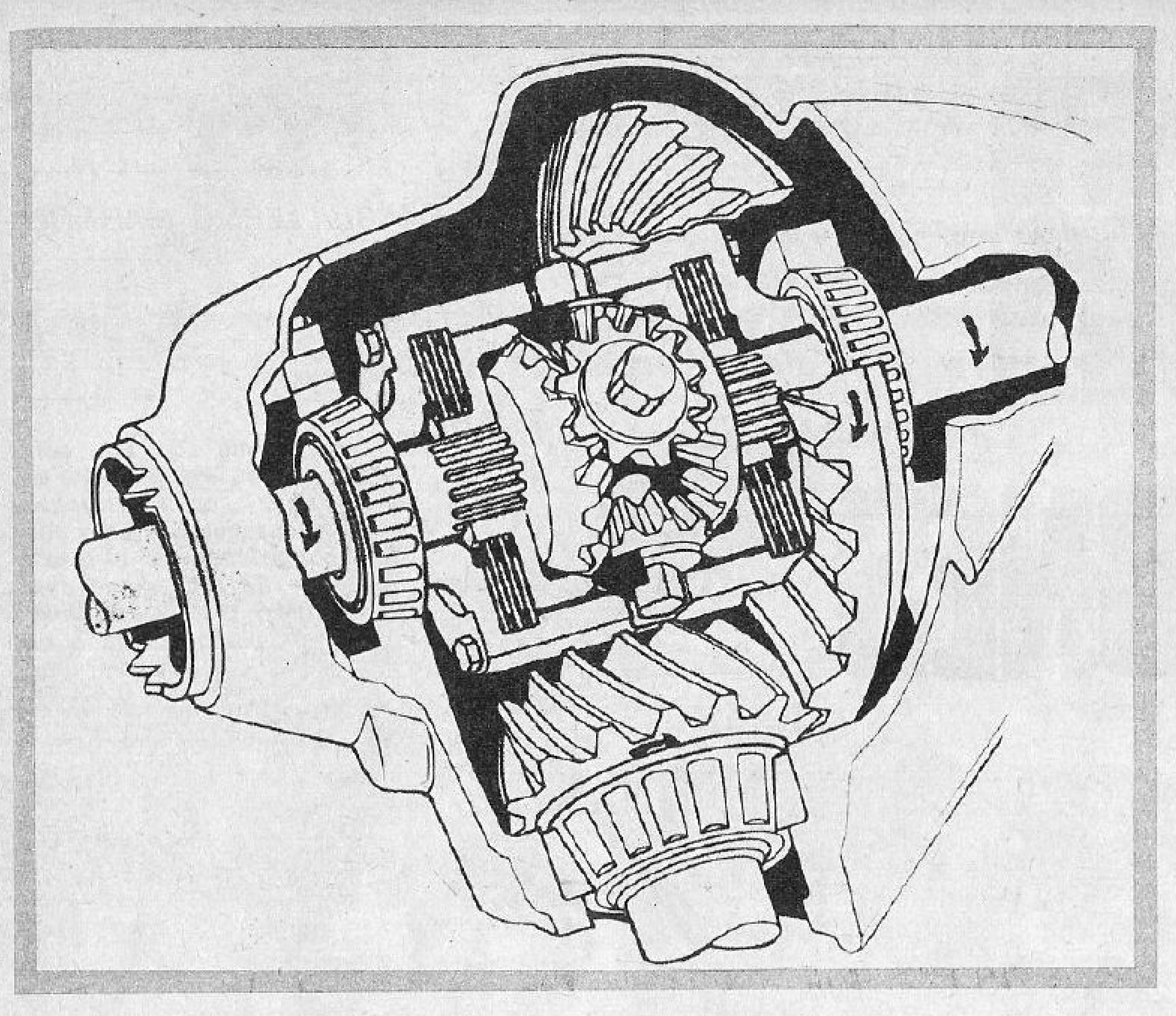
Para esto se debe proceder por pasos sucesivos y experimentalmente, primero se aumentará la carga de los resortes en unos 5 ó 6 kg. (ya sea resortes más duros o los originales suplementados con espesores). Después de haber montado el motor se debe hacer una prueba en ruta para observar si el embrague no sufre patinamientos. En caso que se produjeran, primeramente hay que verificar que éste no sea provocado por juego insuficiente, o a elevados regímenes de rotación, por "centrifugación" de las patitas del embrague (si están muy cerca del cojinete de empuje la centrifugación de dichas patitas, puede provocar su desplazamiento accionando con una ligera presión sobre el cojinete y provocando consecuentemente un patinamiento).

Si el patinamiento no fuera debido a estas causas, se deberán reemplazar nuevamente los resortes por otros de más tensión.

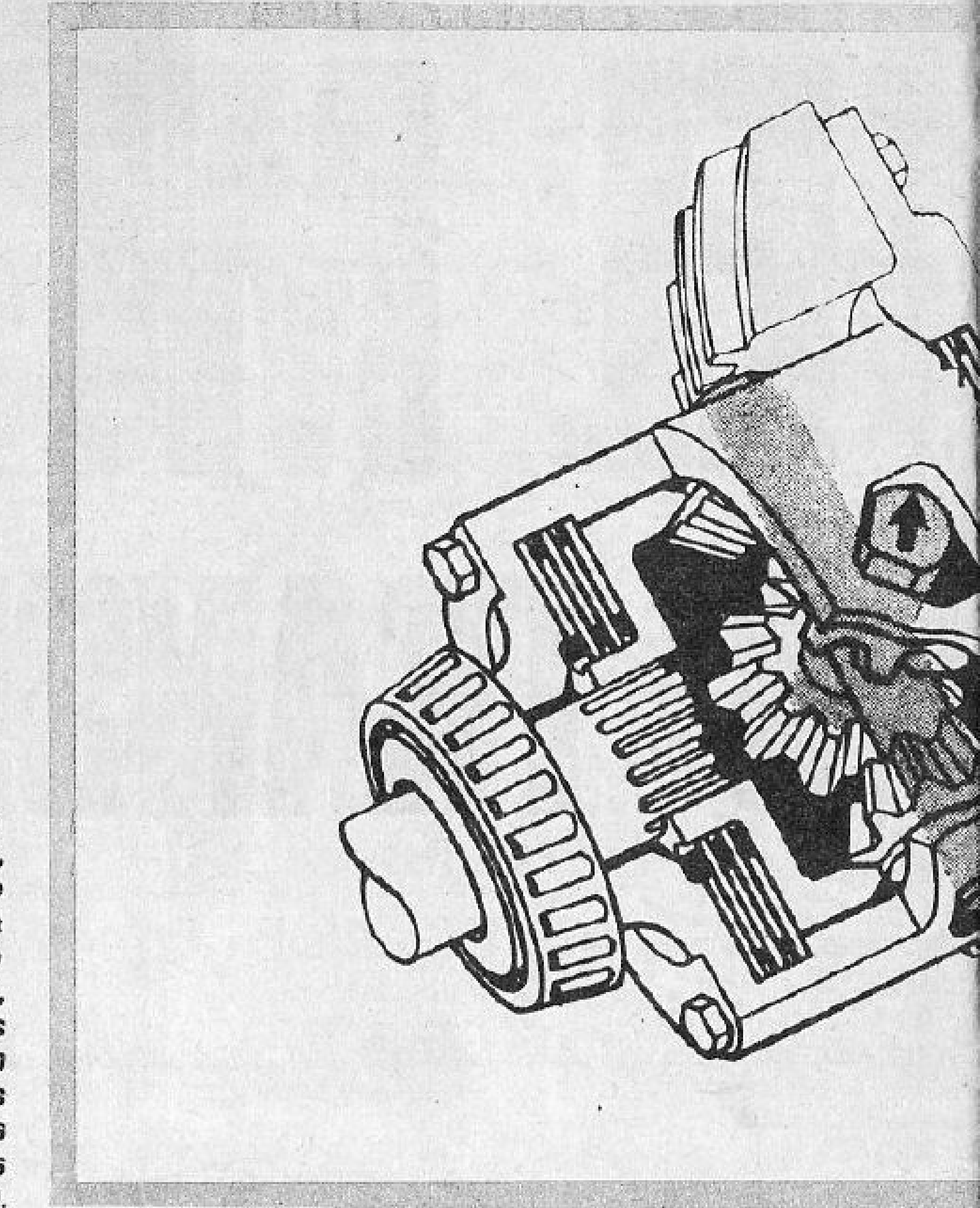
LA CAJA DE VELOCIDADES

Este elemento balancea convenientemente la cupla motriz entregada por el motor con las "necesidades" de las ruedas tractoras. En caso de utilización deportiva del vehículo, la oportuna modificación de las relaciones de desmultiplicación de la caja —adecuadas y combinadas con la oportuna desmultiplicación de piñón-corona— o el agregado de una o más velocidades, puede conducir a resultados sorprendentes en las prestaciones del vehículo. En coches "standard" las relaciones de desmultiplicación de la caja se han estudiado de manera de utilizar del mejor modo —en condiciones normales— la potencia y la cupla motriz del motor. Generalmente las "primeras velocidades' son bastante cortas para poder ejercer una mayor tracción a plena carga, y las marchas más altas (generalmente directas) se han estudiado de manera tal que hagan coincidir el régimen máximo del motor con la velocidad máxima que la potencia disponible pueda dar al vehículo (con la adecuada elasticidad a regímenes relativamentes bajos).

Las marchas intermedias se establecen de tal manera de cubrir lo más ampliamente la gama de las velocidades medias. En general podemos asegurar, que como en el resto de los aspectos del diseño de coches, la elección de relaciones de desmultiplicación de la caja de velocidades es una cuestión de compromiso. Si se dispusiera de un convertidor de cupla motriz (convertidor de torque) ideal, el coche podría acelerar en el cambio más bajo (1ª.) hasta el punto de máxima potencia del motor, el cual sería mantenido sin caídas a medida que los cambios de marcha se fueran sucediendo automáticamente, pero esto es ideal, lo que tiende a acercarse a este ideal son las cajas de velocidades de muchas relaciones (5 o 6 marchas) las que dis- →



Vista de un diferencial autoblocante norteamericano, a emgragues. Este es el sistema más eficiente en la actualidad, por sus resultados prácticos y su costo.



El mismo diferencial anterior, en el que se aprecia la carcaza del mecanismo diferencial, los orificios en los que actúan los ejes de los planetarios y éstos últimos elementos (grisados).

ponen en un escalonamiento tal que permitan aprovechar la potencia máxima del motor con las menores "caídas" entre cambio y cambio.

Es muy útil para visualizar el problema en su esencia, y para eventualmente sacar conclusiones que nos permitan adoptar un criterio adecuado para la elección de las relaciones de desmultiplicación de una caja de velocidades, un gráfico de potencia entregada por el motor (ordenadas) y velocidades alcanzadas por el vehículo (abscisas) para cada una de las relaciones de desmultiplicación de la caja de cambios. Este gráfico es fácilmente construible si se dispone del gráfico de potencia en función de las rpm. del motor, ya que el que nos interesa, será ni más ni menos que el anterior en una escala determiada por la relación de desmultiplicación de cada cambio, repetido tantas veces como cambios tenga la caja.

Obtenido el gráfico, es inmediato darse cuenta que la mejor prestación de la caja de marchas será la que permita tener un área encerrada por la línea tangente a los picos de máxima potencia, el eje de las ordenadas y la curva, de mínima superficie.

Los puntos donde las curvas representativas de cada marcha se cortan, son los puntos óptimos para hacer el cambio, ya que éstos son los que permiten tener la menor caída de potencia al pasar de una marcha a la otra; pero estos puntos óptimos en general no pueden utilizarse porque casi siempre quedan más allá de la zona de seguridad (rpm. aconsejables), lo que determinará igualmente que haya una caída de potencia algo mayor que la mínima posible.

Esto que hemos dicho es fácil visualizarlo en el gráfico adjunto: si quisiéramos hacer el cambio a la velocidad correspondiente al pico de HP máximos, el cambio subsiguiente tomaría la marcha con una caída de potencia igual a la diferencia de ordenadas que hay para este punto (HP máximo) entre ambas curvas adyacentes (p.ej. curva de 1a. y 2a. velocidades), en consecuencia si se sigue acelerando hasta la velocidad donde la curva de la 1a. (p.ej.) corta a la de la 2a., se verá que la caída de potencia es menor. Pero al mismo tiempo se ve que este punto óptimo se ha ido algo más allá de la zona recomendable (6500 rpm. en el caso del ejemplo: Mini-Cooper 1275 S con caja de 4 marchas o la opcional Colotti-Francis de 5 marchas). De todos modos también se puede constatar que la caída que habría a esas 6500 rpm es menor que si el cambio se hiciera en el pico de la potencia máxima.

Como regla general —aparte de la ya mencionada de superficie mínima— se puede decir que la selección de relaciones de desmultiplicación más conveniente es aquélla que en el gráfico mencionado hace que las abscisas extremas de las curvas representativas de cada marcha sean iguales, es decir que el rango de las velocidades abarcadas por cada marcha sean equivalentes. De estos conceptos generales y de la voluntad que disponga cada preparador para hacer las cuentas (relaciones de rpm-velocidades- potencias - desmultiplicaciones) se podrán calcular a medida y gusto las relaciones de desmultiplicación más convenientes, combinándolas adecuadamente con el tipo de escenario en que el vehículo deberá desenvolverse ya que de nada valdrá disponer de una hermosísima caja de seis marchas en una carrera a disputarse en el autódromo de Rafaela por ejemplo.

EL PUENTE TRASERO Y EL DIFERENCIAL

En nuestro medio deportivo, posiblemente el tema más meneado es el de la famosa "multiplica" término que se aplica exclusivamente a la relación de desmultiplicación del puente trasero (piñón-corona). Es sabido —famosa regla de oro de la mecánica— que a mayor fuerza menor velocidad y viceversa, esto se aplica frecuentemente en los coches deportivos, ya que cuando éstos deben competir en un circuito poco veloz (que no permite velocidades altas y además hace necesaria mayor fuerza para acelerar — más virajes y más oportunidades para aplicar la major aceleración) colocan una desmultiplicación más alta (corta) en el puente trasero, para poder utilizar más convenientemente las condiciones del motor. Lógicamente estamos también ante una cuestión de compromisos, porque hay que barajar factores antagónicos para que se complementen adecuadamente (más "fuerza", menos velocidad, motor que se puede pasar de vueltas más fácilmente, o que no "tire" la relación elegida, etcétera).

El cálculo lógico a realizar es el basado en experiencias anteriores y posibilidades propias. Es decir si p. ej. se debe correr una carrera de TC, con el típico trazado de esas competencias (rectas larguísimas y prácticamente ausencia de curvas), se deberá ir a una multiplicación larga, tomando en cuenta que si se necesitan alcanzar unos 220 km/h. y se disponen en el motor unas 5200 rpm como máximo confiable (sin mayores riesgos de rotura) se deberá adecuar la multiplicación a estos factores más los impuestos por el diámetro de las ruedas tractoras. En una palabra se deberán jugar con los términos de las siguientes ecuaciones:

RPM del motor x desmultiplicación final (caja x puente trasero) igual RPM en ruedas.

RPM en ruedas x desarrollo rueda tractora (Diámetro real neumático inflado a la presión adecuada x 3,14) igual Velocidad del vehículo en metros/min. (si el diámetro de la rueda se tomó en metros). Esa velocidad se reduce a km/h.

Como en general se dispone de relaciones de puente trasero fijas y limitadas, se deberá seleccionar la más cercana al cálculo y "arrimarla" variando el diámetro de las ruedas a usar, (ruedas más grandes, más velocidad, más multiplicación y viceversa).

Si la disputa es en un circuito tipo autódromo, lógicamente la relación será más "corta" pero ya en este caso específico se deberá recurrir más a la experiencia (pruebas) sobre el propio circuito, para comprobar la utilización eficiente de la curva de potencia del motor.

EL DIFERENCIAL AUTOBLOCANTE

Los diferenciales convencionales se comportan, bajo condiciones normales, de una manera eficiente en su misión de repartir la cupla motriz entre las dos ruedas tractoras permitiendo a la vez que ambas, durante un viraje giren a velocidades diferentes (en curva de 90° la rueda exterior gira un 15 % más que la interior).

Esta cualidad del mecanismo diferencial hace a su vez que cuando una de las ruedas tractoras pierda adherencia, la potencia se transmita o pase a la otra, esto es muy frecuente ver en coches de competición de gran potencia, cuando una de las ruedas propulsoras encuentra superficies de poca adherencia, ya que en esta circunstancia se pierde la estabilidad, también a consecuencia de

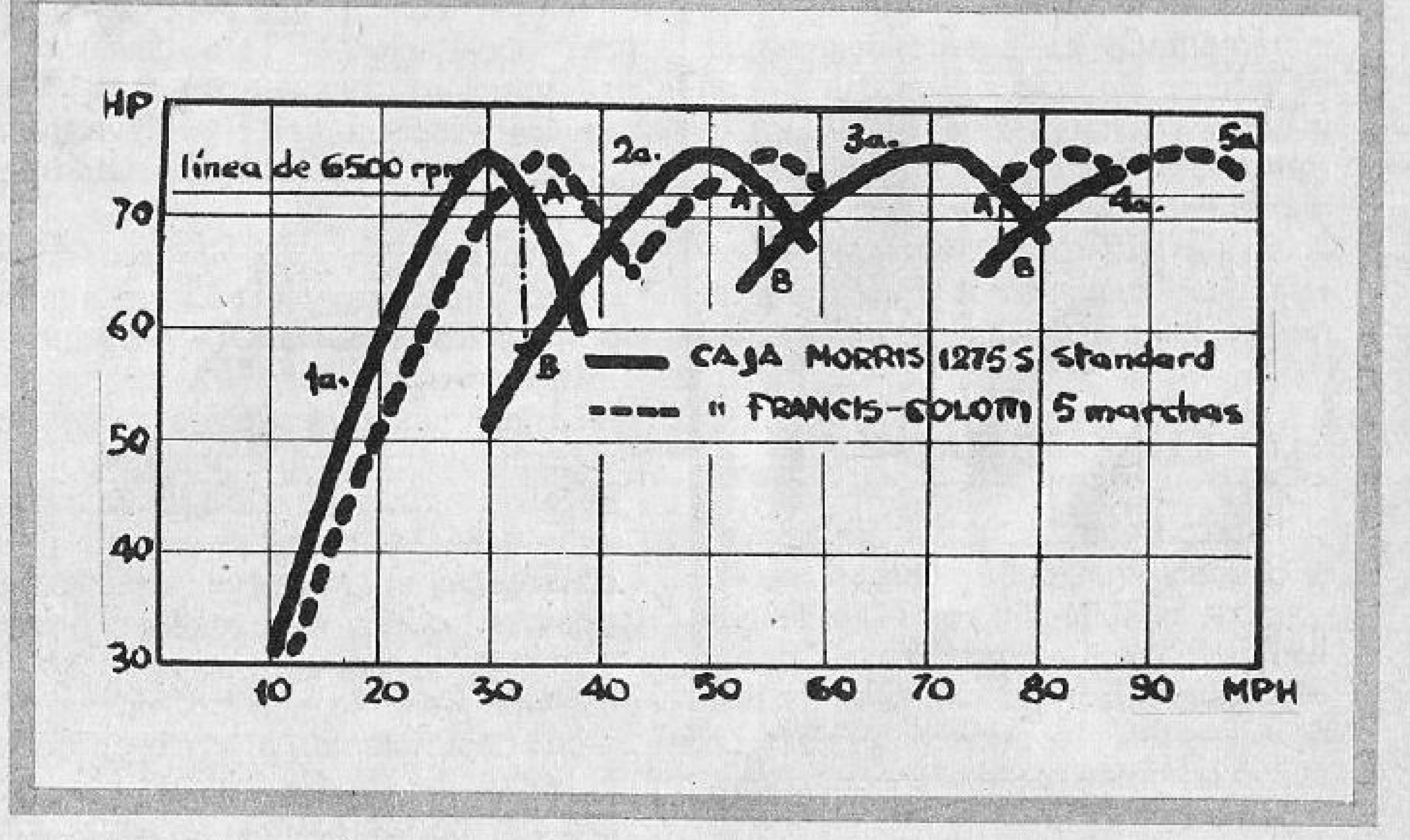
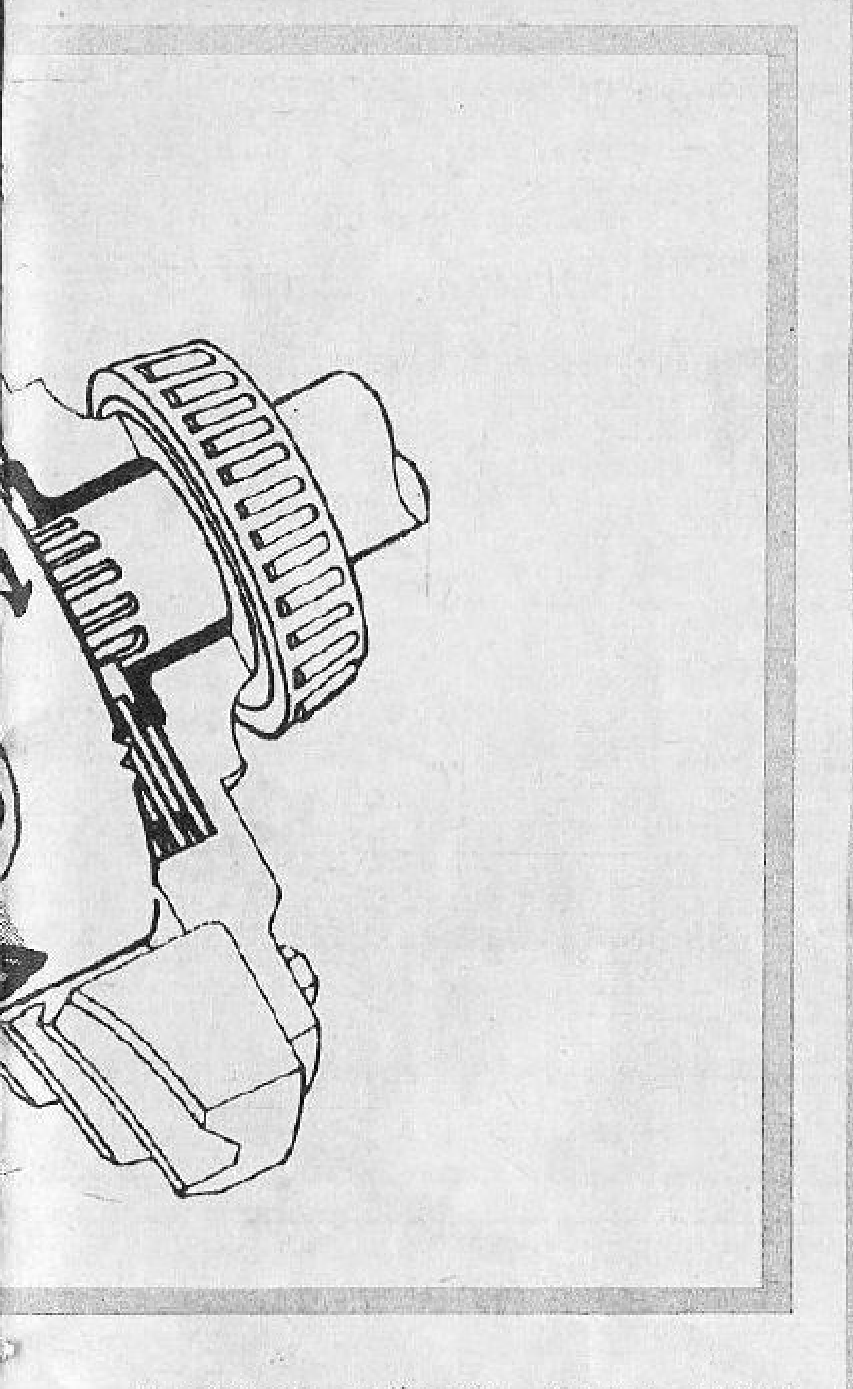


Gráfico comparativo de la caja de velocidades del Mini-Cooper 1275 S y de la caja especial para el mismo coche hecha por Colotti. La ordenada A-B (para cada marcha) muestra la "caída" que se produce entre cambio y cambio llevando el motor hasta las 6500 rpm (límite aconsejable).



la violenta aplicación del par motor la rueda trasera derecha (tractora) tiende a levantarse queriendo patinar (reacción) entonces el diferencial entra en acción evitando que la rueda izquierda haga esfuerzos adicionales, pasándose la potencia tractora a la rueda derecha que continúa patinado.

Para obviar estos inconvenientes, se recurre al diferencial autoblocante o de deslizamiento limitado, los cuales hacen reducir la diferencia de velocidad entre la rueda externa y la interna (en los virajes) justo en la medida requerido por la curva o si una rueda pierde adherencia bruscamente, hacen que el mecanismo diferencial se anule actuando ambas ruedas como unidas por un eje rígido.

Los sistemas más comunes son el ZF (alemán) muy usada desde hace 30 años por coches de carrera (Mercedes Benz-Auto Union). El sistema tiene dos discos especiales con acanaladuras onduladas con contrapuestas entre las cuales hay unas pastillas de acero arrastradas por la corona del puente trasero; la forma de las acanaladuras permiten el movimiento diferencial en curvas pero no el patinamiento de una rueda respecto de la otra. Este sistema es muy ruidoso y tiene muy poco rendimiento mecánico (mucha fricción).

El sistema más usual en la actualidad es el autoblocante controlado por frenos o embragues de fricción (ver figura) tipo Dana Thornton Powr-Lok (Sure Grip; Positraction, Anti-Spin, Mon-Slip, etc.). En este mecanismo hay unos embragues que se conectan por el empuje axial ejercido por la rueda que tiende a patinar (por falta de adherencia) a través de su palier y satélites correspondientes. Los ejes de los satélites son independientes entre sí (acoplables y desacoplables), los orificios de la carcaza del diferencial donde van encastrados estos ejes, tienen una forma de "V" y al ser empujados por los ejes antes mencionados, se produce una acción de leva que tiende a separar a los planetarios en direcciones opuestas, mediante los resaltos que tiene tallados y unos anillos de empuje. En esta situación se produce el acoplamiento de ambos embragues que hacen comportarse al mecanismo como de eje sólido. Cuando ambas ruedas recobran la tracción completa, cesa el empuje.

EL SECRETO DE LOS GRANDES CORREDORES

por Stirling Moss
(exclusivo para PARABRISAS CORSA)

La lección de Fangio, Brabham a la antigua, importancia del estado físico y tres claves más para los espectadores

Constantemente recibo cartas de aficionados que me escriben preguntándome cómo deben hacer para llegar al estrellato en la conducción de automóviles de carrera. Francamente, no sé qué contestar. El que no "está" en las carreras Grand Prix no puede penetrar en la médula del asunto.

No hay absolutamente ninguna relación entre correr un Grand Prix y andar en la calle, aún a 200 kilómetros por hora, con un Jaguar o un Chevrolet, por ejemplo. Son el día y la noche.

Hasta ahora he escrito siete u ocho libros sobre el tema carreras y aún no estoy convencido de haber llegado a definir lo que es un piloto de primera línea. Es como un brillante con muchísimas facetas, aunque una de las cualidades más importantes es poder ir rápido siempre, sin darse un segundo de respiro. Uno de los aspectos en los cuales siempre descollaba Juan Manuel Fangio.

Sea cual fuera la velocidad a la cual iban los rivales, Fangio siempre lograba ir un poco más ligero. De eso tuve una evidencia palpable en Mónaco, en el año 1955 (Juan y yo integrábamos el equipo Mercedes-Benz). Hizo un buen tiempo y salí y lo mejoré. Salió otra vez y lo volvió a mejorar. Hice lo mismo por mi parte, y así sucesivamente hasta que al final Juan quedó con la última palabra... lo que para mí, sintetiza la psicología del deporte automovilístico.

No nos engañemos; si usted puede salir a la línea de largada teniendo convencidos a todos los restantes competidores que el que va a ganar es usted, bueno ¡ya tiene la mitad de la carrera ganada! Esa era una de las facetas de la grandeza de Fangio.

Era, también, un hombre de una salud extraordinaria. Tenía fuerza y además conocimiento, técnica, "saber como"; podía empezar corriendo fuertemente y seguir toda la carrera sin bajar el ritmo por un instante.

Había un tiempo en que yo lo consideraba a Ascari como el mejor corredor... hasta que un día los vi correr en Bari. Alberto piloteaba una Ferrari 4500, y en la curva donde yo estaba mirando, entraba realmente fuerte, y prácticamente cada vez rozaba apenas los fardos de pasto al pasar. Pero Fangio —con un Alfa Romeo 159— entraba a la misma velocidad, siguiendo la misma línea, pero a diez centímetros de los fardos. Prueba evidente, para mí, que andando los dos a la misma velocidad, Juan Manuel tenía más margen.

Yo pienso que el mejor conductor es el que hace muy buenos tiempos sin dar la sensación de estar apurando. Los espectaculares a veces andan muy fuerte, sin duda, pero toda esa exuberancia y todos esos inútiles coletazos no hacen más que perder valiosas fracciones de segundo en cada viraje.

Hay excepciones, claro, Jack Brabham por ejemplo. Jack aprendió a correr haciendo speedway y las costumbres de las pistas de ceniza le quedaron para siempre, pero hoy ya no se corre más como lo hace Jack, el que viene a representar entonces a una especie de "guardia vieja". Y aún Jack ha evolucionado; hace los mismos tiempos de antes, pero parece como si anduviera mucho más despacio...

También es fundamental saber filtrarse sin inconvenientes a través de la cohorte de rezagados que cubren la pista. Hay que poder adivinar qué es lo que va a hacer el hombre que maneja el auto que uno tiene adelante, para lo cual es muy útil conocerlo personalmente y catar perfectamente sus reacciones ante las distintas circunstancias.

Si suponemos un competidor poco experimentado que llega a una curva perseguido por un piloto veterano que lo intenta pasar, sostengo como opinión personal que es preferible que el novicio se mantenga en la línea que eligió de entrada, y deje que el veterano sobrepase en la forma que le parezca mejor. Lamentablemente, no siempre pasa así; es muy frecuente que los novicios, que por serlo suelen sufrir de cierta timidez, vean aparecer en su espejo retrovisor un coche más veloz y piensen, "Caramba, es mejor que salga del camino..." Y así se salen de su línea y hacen muy difícil que un perseguidor sepa por qué lado encarar el sobrepaso.

Vamos a otra cosa. La resistencia física es de enorme importancia. El corredor pasa tres horas sumergido en un pescante que nunca está a menos de 60 grados, y durante ese tiempo tiene que andar absolutamente a fondo y empleando el máximo de concentración durante los 10.800 segundos que contienen las tres horas. Hacerlo requiere un óptimo estado de salud.

Por otra parte, el buen corredor debe tener sentido mecánico.

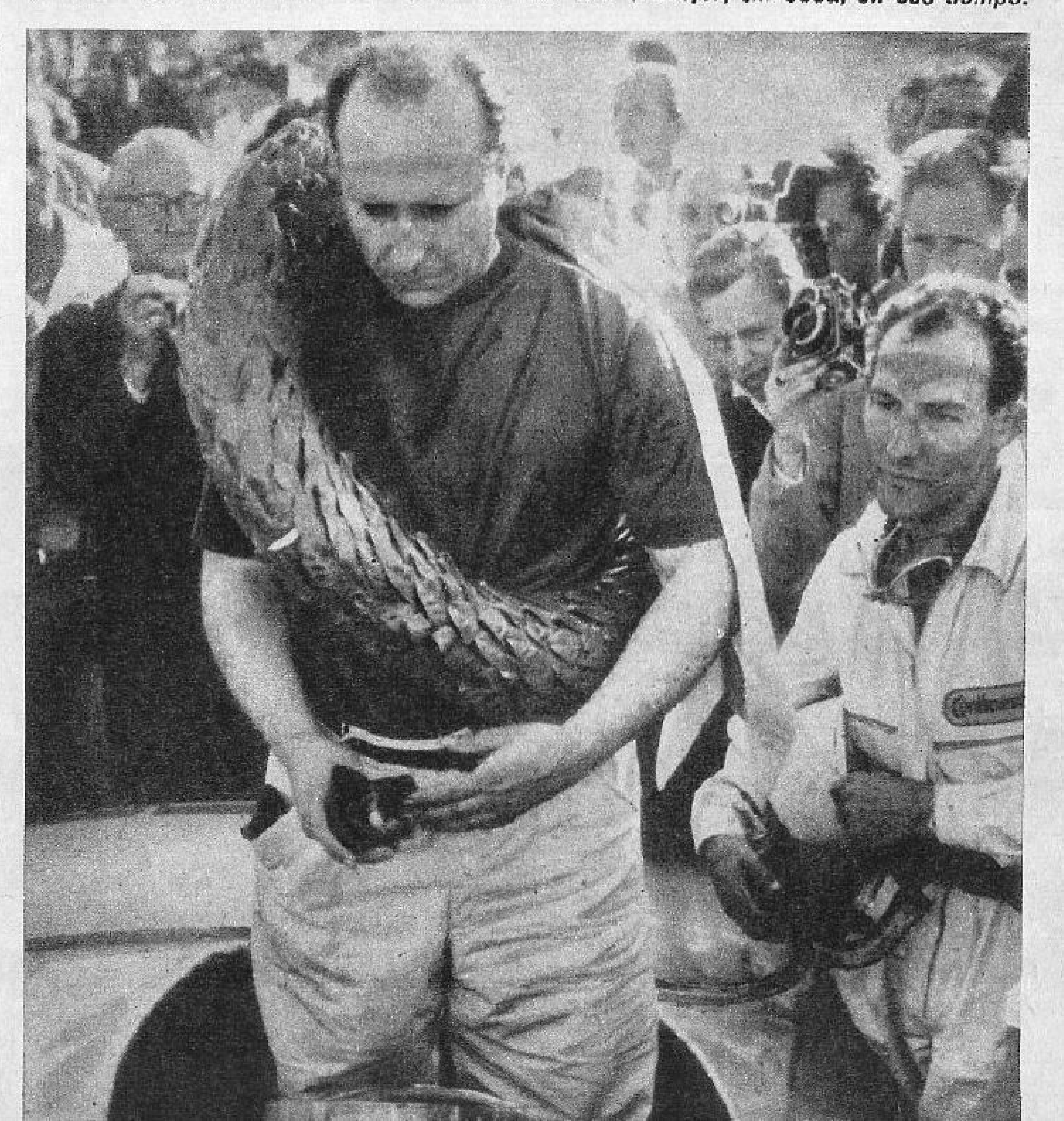
Y al espectador que quiere ver las carreras por dentro, poder nidividualizar el corredor realmente bueno, sugiero que sobre todas las cosas fije su atención en tres cosas:

—En primer lugar, el buen piloto generalmente mantiene la misma línea en las curvas, vuelta tras vuelta;

—segundo, se adelantará a los rezagados sin espectacularidades;

—tercero, hará que una profesión muy difícil parezca sumamente sencilla.

Fangio primero, Moss segundo. Esto se repitió muchas veces. El campeón inglés confiesa en esta nota que un día pudo superar la duda de quién era mejor: Fangio o Ascari. A pesar de creer hasta ese momento que el italiano era un poco superior al Quintuple, finalmente se convenció que cuando Ascari tomaba una curva al máximo, sin un centímetro de margen, Fangio la podía tomar a la misma velocidad dejándose lugar para andar más fuerte todavía. Era el mejor, sin duda, en ese tiempo.



FORD GANO POR MUERTE

En un alarde de dominio, llegan juntos a la bandera a cuadros los tres Ford Mark II que encabezaron la competencia: a la izquierda el de Mc Laren/Amon; a la derecha de la fotografía el de Miles/Hulme e inmediatamente detrás el de Bucknum/Hutcherson que hizo doce vueltas menos que los dos punteros.

Henry Ford II largó la carrera y después del triunfo saluda junto a los ganadores, con más entusiasmo que ellos. Tres Ford Mark II de siete litros ocuparon los tres primeros puestos, encabezados por el que condujeron Bruce Mc Laren y Chris Amon (Radiofoto de AP).

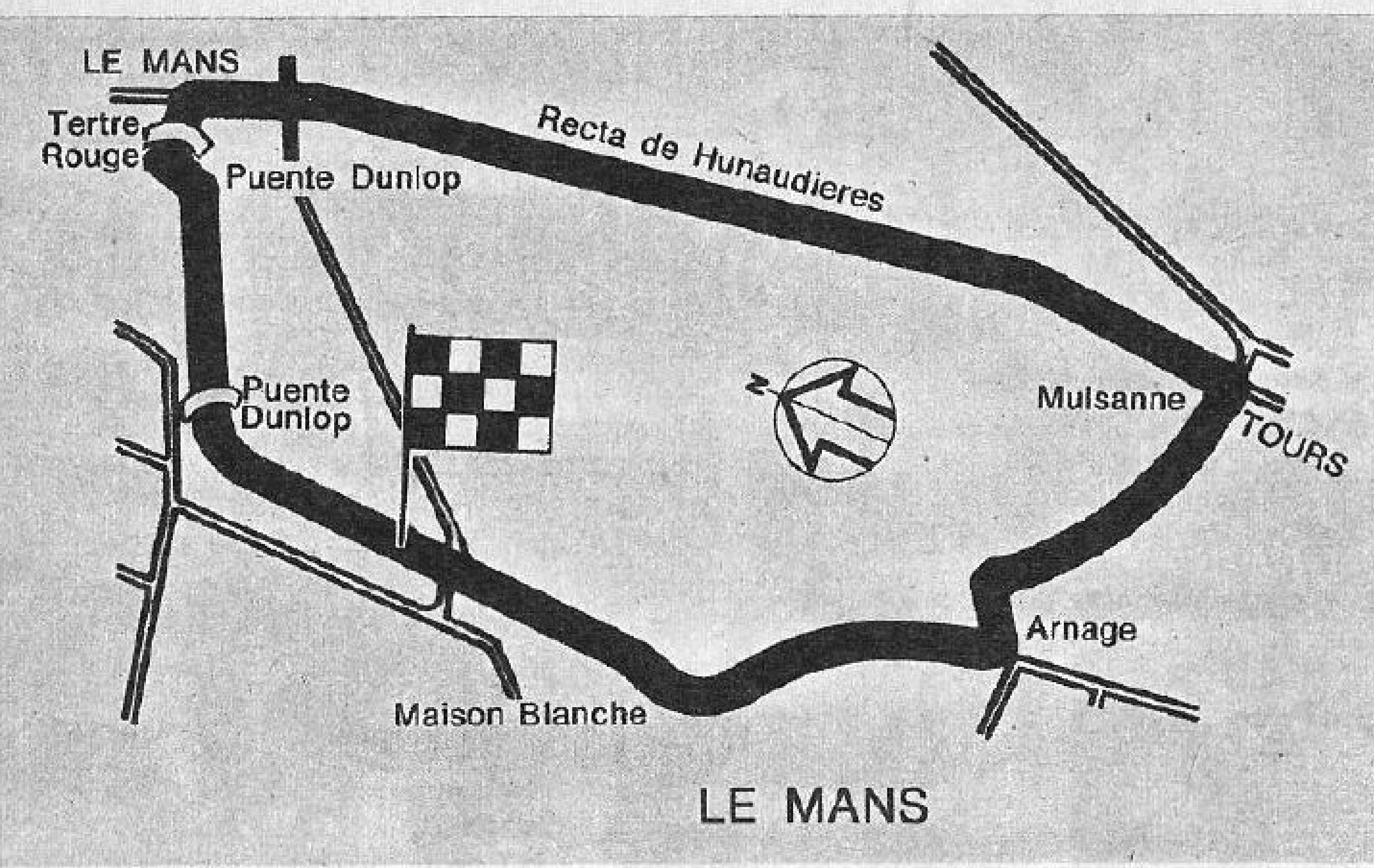


Más allá de las razones comerciales que impulsan a General Motors a negar públicamente la importancia de las competencias automovilísticas o de las que lanzaron a Ford a una operación gigantesca destinada a alcanzar el triunfo en las 24 Horas de Le Mans, ha sido esta carrera la que a lo largo de sus 33 ediciones se ha encargado de demostrar que la competición deportiva está al servicio del progreso técnico.

El progreso técnico fue precisamente el objetivo que lanzó a Charles Faroux, Georges Durand y Emille Coquille en 1923, a iniciar esta carrera de larga duración, en una época en que no se podía confiar demasiado en dínamos, arranque, baterías y demás equipos que utilizaban los automóviles de serie de entonces.

Para esta aventura se eligió un circuito ubicado en el departamento de La Sarthe, vecino a la ciudad de Le Mans, a unos 200 kilómetros de París. Ese circuito de 17,3 kilómetros de desarrollo sufrió a lo largo de los años diversos cortes, reformas y mejoras que lo acortaron a 13,46 kilómetros y que determinó una alza casi constante en los promedios. Actualmente está integrado por ocho curvas; las de Mulsanne y Arnage se recorren a escasos 70 kilómetros por hora; la que pasa debajo del puente Dunlop, poco después de la largada, se puede recorrer a 230 km/h. Del otro lado del circuito, la recta de Hunaudières, de casi seis kilómetros de longitud ,lanza los automóviles de mayor cilindrada a más de 300

→





km/h para desembocar en Mulsanne con los frenos exigidos al máximo.

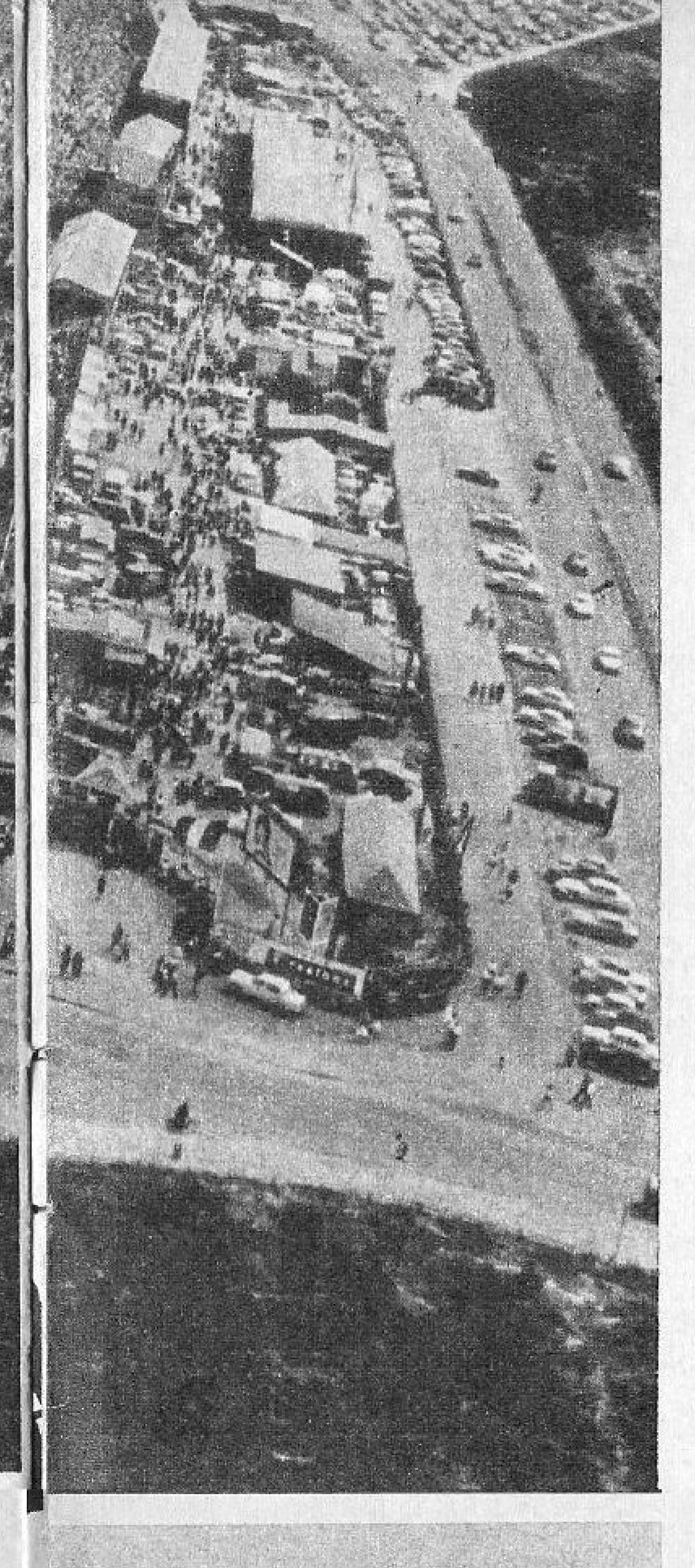
Este fue también el escenario elegido por Ford para conmover al mundo en su intento de batir a los constructores europeos en su propio suelo.

Eran las 2,27 de la madrugada del domingo. El mexicanísimo Pedro Rodríguez se bajó de la Ferrari P. 3, luego de detenerse un par de veces en la última hora. Agobiado por el cansancio lamentaba su abandono que señalaba el fin de seis años consecutivos de reinado Ferrari en Le Mans. Había sido la décima vez que Pedro Rodríguez, uno de los pilotos más poulares entre el público francés, intentaba lograr la victoria en Le Mans; cubriéndose de la llovizna que caía en esos momentos declaró: "Esta pista es especialmente buena para mí, pero me parece que nunca ganaré. Mis esperanzas nunca fueron mayores que este año, porque no creo que los Ford sean invencibles. Esta mañana podríamos haber sacado ventajas. Estoy desilusionado, pero quizá luego de tantos esfuerzos, tal vez gane algún día. ¡Alors, tout est fini!"

Durante esos 6.027 minutos de carrera un canoso empresario de 68 años había estado sufriendo frente a las pantallas de su televisor en un vasto escritorio apenas amueblado, rodeado por un télex, un radio y dos teléfonos en su fábrica de Maranello. Don Enzo Ferrari está fatigado del excepcional despliegue que ha realizado en defensa del renombre de la construcción automovilística europea frente a los super-automóviles americanos, sostenidos por montones de dólares, más que por artesanía en la construcción. Ya no le importaba recordar los cuatro mil triunfos de sus automóviles, ni los dieciocho títulos mundiales, ni las nueve victorias anteriores en Le Mans. Desilusionado, él mismo había declarado semanas atrás "mis automóviles pueden batir a Henry Ford en Le Mans y lograr la décima victoria, pero yo no puedo batir a los Estados Unidos".

Henry Ford es un empresario muy confiado del éxito de sus decisiones. Se había propuesto ganar en Le Mans, aunque fuera por cualquier medio. Por tres meses sus automóviles de siete litros no pisaron las pistas, luego del triunfo 1-2-3 en Sebring. En Le Havre hizo desembarcar 14 automóviles para competir en la clásica competencia francesa, comandados por los Ford 427 GT - Mark II de siete litros. El mismo procedió a bajar la bandera a los 55 automóviles que se lanzaron en busca del triunfo en medio de nubarrones y de una pista humedecida a causa de una llovizna intermitente que se desató unas horas antes de la largada. Dan Gurney tomó la delantera desde el comienzo. Al cabo de una vuelta se notaba el retraso del Ford N° 1 de Ken Miles que en seguida se detuvo en los boxes para cerrar correctamente la puerta de su automóvil. Los Ferrari se habían mantenido dentro de la calma impuesta por Eugenio Dragoni, director del equipo. Luego de cuatro horas de competencia sus automóviles ocupaban el tercer, quinto y octavo lugar. En ese momento decidió iniciar el ataque, que tanto éxito le había dado el año anterior; pero, esta vez eran muchos Ford contra tan pocos Ferrari. Sin embargo, el ataque había sido positivo: a las seis horas de carrera dos Ferrari se encontraban en la punta, comandadas por Rodríguez/Ginther y Parkes/Scarfiotti. Luego comenzaría el desastre y el consiguiente camino libre al triunfo para los Ford. Todo eso permitió a los infalibles Porsche ocupar las posiciones inmediatamente siguientes.

De ahí en más los Ford, encabezados por el conducido por Mc Laren/Amon, no tuvieron oposición dedicándose, a pesar de ello a mantener un elevadísimo ritmo de carrera, estableciendo por primera vez en la historia un promedio superior a los



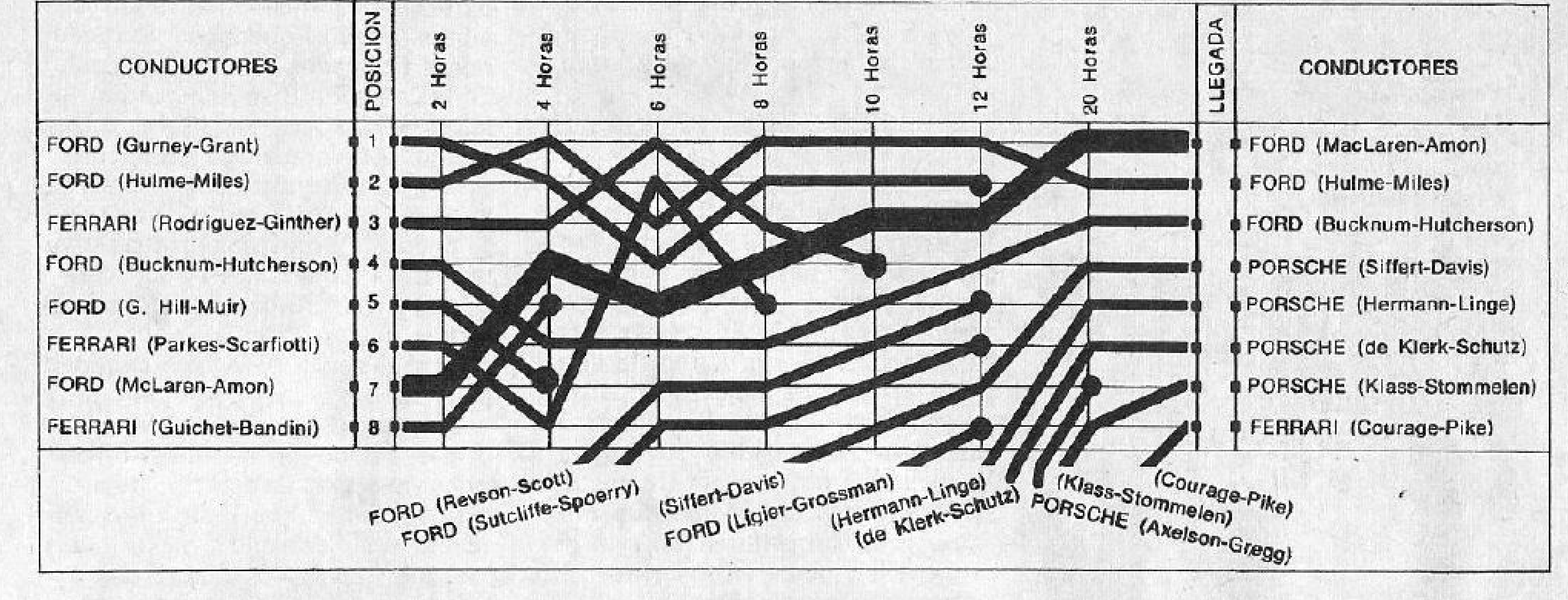
Tres Ford en una línea, dos de ellos superando por primera vez en la historia de Le Mans el promedio de 200 km/hora.

Automóviles, ómnibus, casas rodantes, campamentos y gente por todos lados durante 24 horas dan a la carrera de Le Mans su particular clima. Aquí se ve la recta de largada con los boxes y la curva del puente Dunlop.

24 HORAS DE LE MANS - HISTORIAL

Año	Ganadores	Marca	Promedio
1923	Lagache/Leonard	Chenard-Walcker	92,068
1924	Duff/Clément	Bentley	86,548
1925	de Courcelles/Rossignol	Lorraine	93,098
1926	Bloch/Rossignol	Lorraine	106,343
1927	Benjafield/Davis	Bentley	98,731
1928	Barnato/Rubin	Bentley	111,219
1929	Barnato/Birkin	Bentley	118,493
1930	Barnato/Kidston	Bentley	122,114
1931	Howe/Birkin	Alfa Romeo	125,735
1932	Sommer/Chinetti	Alfa Romeo	123,095
1933	Sommer/Nuvolari	Alfa Romeo	130,997
1934	Chinetti/Etancelin	Alfa Romeo	120,295
1935	Hindmarsch/Fontes	Lagonda	125,284
1937	Wimille/Benoist	Bugatti	137,000
1938	Chaboud/Tremoulet	Delahaye	132,542
1939	Wimille/Veyron	Bugatti	139,365
1949	Chinetti/Selsdon	Ferrari	132,397
1950	L. Rosier/C. Rosier	Talbot	144,402
1951	Walker/Whitehead	Jaguar C	150,453
1952	Lang/Riess	Mercedes-Benz	155,571
1953	Rolt/Hamilton	Jaguar C	170,344
1954	González/Trintignant	Ferrari	169,218
1955	Hawthorn/Bueb	Jaguar D	172,308
1956	Flockhart/Sanderson	Jaguar D	168,107
1957	Flockhart/Bueb	Jaguar D	183,219
1958	Gendebien/P. Hill	Ferrari	170,779
1959	Salvadori/Shelby	Aston-Martin	181,159
1960	Gendebien/Frére	Ferrari	175,736
1961	Gendebien/P. Hill	Ferrari	186,527
1962	Gendebien/P. Hill	Ferrari	185,459
1963	Scarfiotti/Bandini	Ferrari	190,071
1964	Guichet/Vaccarella	Ferrari	195,638
1965	Gregory/Rindt	Ferrari	194,880

El Panhard-CD de Jean Claude Ogier saltó fuera de la pista y se incendió luego de chocar con el Renault de Verrier/Bouharde y el ASA de Pasquier/Miusset. La radiofoto de AP muestra a bomberos y personal médico tratando de controlar el incendio. Ogier resultó con heridas leves.



200 kilómetros por hora. El despliegue Ford culminó en la bandera a cuadros, a la que los tres automóviles llegaron separados por centímetros. Los Porsche tuvieron un desempeño consagratorio: sólo uno de los seis que habían comenzado la carrera abandonó (el de Gregg/Axelson) ganando su categoría y colocándose inmediatamente detrás de los Ford. Otro orgulloso ganador de Le Mans 1966 fue Jean Rédélé, cuyos Alpine-Renault de 1.300 cm³ de cilindrada dominaron la categoría, clasificándose uno a continuación del otro, cuatro de los cinco automóviles inscriptos.

El triunfo en el Indice Energético quedó en manos de Siffert/Davis, y su Porsche Carrera 6.

Queda un año para meditar. La incógnita que ahora se plantea es si este primer triunfo de un automóvil norteamericano en Le Mans, amenaza el reinado de la artesanía europea o si solo ha sido el más rotundo éxito de una operación publicitaria.

VEINTICUATRO HORAS DE LE MANS

Automobile - Club de l'Ouest - La Sarthe, Francia - 18-19/VI/66

CLASIFICACION GENERAL DE DISTANCIA

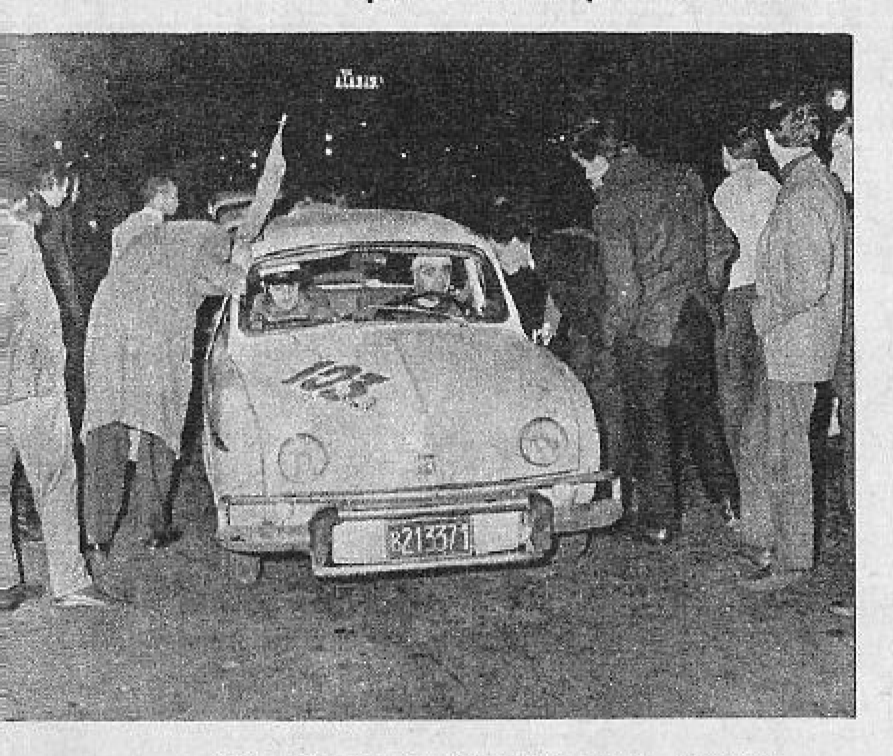
Pos.	Marca	Clase	Conductores	Distancia	Vueltas	Promedio
1º	Ford Mark II	SP-II	Bruce McLaren (NZ)-Chris Amon (NZ)	4843,100 km	359	201,796 km/h
2º	Ford Mark II	SP-II	Denis Hulme (NZ)-Ken Miles (EU)	4843,070 km	359	201,795 km/h
3º	Ford Mark II	SP-II	Ronnie Bucknum (EU)-Dick Hutcherson (EU)	4681,570 km	347	195,065 km/h
4º	Porsche Carrera 6	S-II	Joseph Siffert (Sz)-Colin Davis (GB)	4562,130 km	338	190,089 km/h
5º	Porsche Carrera 6	S-II	Hans Hermann (A)-Herbert Linge (A)	4548,380 km	337	189,516 km/h
6º	Porsche Carrera 6	S-II	Peter de Klerk (SAf)-Udo Schutz (A)	4534,940 km	336	188,956 km/h
7º	Porsche Carrera 6	S-II	Gunther Klass (A)-Rols Stommelen (A)	4440,740 km	329	185,031 km/h
8º	Ferrari Le Mans 275	S-III	Piers Courage (GB)-Hoy Pike (EU)	4212,500 km	312	175,521 km/h
9º	Alpine-Renault 1300	SP-I	Henri Grandsire (F)-Leo Cella (It)	4185,200 km	310	174,383 km/h
10º	Ferrari Le Mans 275	S-III	Leon Dernier (Bel)-Pierre Noblet (F)	4171,620 km	309	173,818 km/h
11º	Alpine-Renault 1300	SP-I	Jacques Cheinisse (F)-Roger de Lageneste (F)	4124,460 km	305	171,853 km/h
12º	Alpine-Renault 1300	SP-I	Guy Jerrier (F)-Robert Bouharde (F)	4124,420 km	305	171,851 km/h
13º	Alpine-Renault 1300	SP-I	Mauro Bianchi (Bel)-Jean Vinatier (F)	4107,390 km	304	171,141 km/h
14º	Porsche Carrera 6	S-II	Jacques Dewez (F)-Jean Kerguen (F)	3821,540 km	284	159,231 km/h
15º	Marcos 1300	SP-I	Jean-Louis Marnat (F)-Claude Ballot-Lena (F)	3464,430 km	256	144,351 km/h

RECORD DE VUELTA: Dan Gurney (EU) con Ford Mark II, en 3m 30s 1, a un promedio de 231,7 km/h.

CON GUSTO A BARRO



Higgs y Carballo, dos nombres bien conocidos en la especialidad, fueron ganadores absolutos del rally de doce horas. Ahora montan un Peugeot 404 y fueron los únicos que tuvieron puntos a favor.



Este Renault Gordini muy pronto asomará la trompa en las carreras de Turismo: es el auto de Namino/Burdin, ganador del rally en la categoría hasta 1.150 cm³ de cilindrada.



La concesionaria Fiat Pedelaborde patrocinó la participación del Fiat 770 de Derito/Dweck que llevó el nombre de Parabrisas CORSA al tercer puesto en la categoría (¡menos mal!).



3,05 horas: comienza el rally para el 750 que resultaría ganador entre los chicos.

Higgs y Moreira fueron ganadores del rally nocturno organizado por la AAAS. Vera, con Rambler, fue el hombre más veloz sobre circuito.

El ruido sacudió las jaulas del Zoológico a las tres de la madrugada del sábado cuando participantes y curiosos se reunieron en la avenida Sarmiento para largar el rally Doce Horas Sierra de los Padres, organizado por la Asociación Argentina de Automóviles Sport. Los participantes estaban divididos en tres categorías por cilindrada y sumaban apenas 25, de los cuales sólo uno no largó. Los Fiat 750 cubrían la categoría menor con la sola excepción de un 770, sumando seis unidades en total; cinco automóviles intervenían en la categoría intermedia: dos Auto-Unión, dos Gordini y un 4 L, y 14 vehículos hacían de la categoría mayor la más numerosa y variada: cuatro 1.500 (dos de ellos patrocinados por concesionarios de la marca), tres 404, un 403, dos Rambler 660, Chevrolet Super, Ford Futura y Valiant uno de cada uno y hasta un 1204. Al volante de estos autos se encontraban los nombres más destacados del ambiente regularista veloz y rallyista: Vera, Moreira, Higgs, Carballo, Namino, Rodríguez, Wolf, entre otros.

El camino elegido (opción mal tiempo) era casi todo pavimentado, saliendo de Buenos Aires por la autopista Ricchieri hacia Cañuelas, Etcheverry, Las Armas, Ayacucho, Tandil, Balcarce, hasta Sierra de los Padres, donde debían llegar alrededor de las 12,30. El primer obstáculo apareció en la Autopista donde la hoja de ruta indicaba 80 km/h de velocidad; allí la densa niebla limitaba la visibilidad a 10 metros. Aquellos que optaron por tramos de tierra enfrentaron dificultades mayores, especialmente en la zona de La Copelina pudieron divertirse en forma chapaleando barro.

Al llegar a Sierra de los Padres se realizó una prueba de slalom que el barro del lugar hizo difícil, postergándose para la mañana del domingo —en espera de mejor tiempo— las pruebas de velocidad en circuito que consistían en pruebas individuales y una final con handicap donde los nueve finalistas largaban juntos pero distanciados según sus tiempos de clasificación. Esta cifra se redujo a seis, ya que los participantes de la categoría B no se presentaron y Vera rompió el embrague metros antes de la llegada en la clasificación, al tiempo que establecía el record del circuito en 7m 14s, a 94 km/h de promedio. En la categoría menor el record correspondió a Giráldez, con 8m 07s 3, a 82km/h de promedio. Ganador de la final con un tacómetro BRD de premio, fue el Valiant de Llinas Firpo.

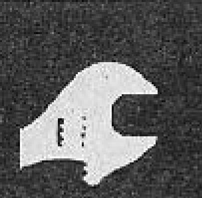
La suma de penalizaciones y premios por tramos de velocidad, favoreció a Higgs/Carballo, únicos participantes que finalizaron con puntos a favor, quedando Vera/Moreira, rezagados al cuarto puesto. En la categoría B se impusieron Namino/Burdin con un Gordini que pronto será preparado para correr en TM, clasificándose segundo el Renault 4 L de la fábrica BRD que San Sebastián utiliza todos los días para repartir tacómetros. P. Rodríguez y Garzábal superaron a sus ruidosos rivales de los 750.

El mal tiempo y la baja cantidad de inscriptos empequeñecieron un poco este rally nocturno que, por lo demás, brindó las habituales dificultades y placeres de este tipo de pruebas, verdaderas carreras que ofrecen igualdad de condiciones a todos los que sepan del placer de manejar.



RALLY DOCE HORAS SIERRA DE LOS PADRES
A. A. A. S. - 18/VI/66

Pos.	Nº	Conductor/Navegante	Marca	Puntos
CATEGORIA A (HASTA 800 CM³ DE CILINDRADA)				
1º	6	Rodríguez/Garzábal	Fiat 750	— 709
2º	1	Giráldez/Rodríguez	Fiat 750	— 876
3º	2	Derito/Dweck	Fiat 770	—1.961
CATEGORIA B (801 A 1.150 CM³ DE CILINDRADA)				
1º	103	Namino/Burdin	Renault Gordini	— 493
2º	106	San Sebastián/Ricupero	Denault 4L	—1.066
CATEGORIA C (MAS DE 1.150 CM³ DE CILINDRADA)				
1º	207	Higgs/Carballo	Peugeot 404	+ 170
2º	204	Llinas/Firpo	Valiant III	— 79
3º	211	Portella/Wolf	Rambler 64	— 153
4º	206	Vera/Moreira	Rambler 65	— 192



La verdad tiene un momento de originalidad en que se parece a la mentira, es entonces cuando las anécdotas suelen confundirse con el chisme. La diferencia la establece la intención del espectador. Estas notas confidenciales son eso: verdades en estado embrionario, expuestas a toda suerte de peligros. De todas formas, no nos arrepentimos de jugar en la cuerda floja; si de algo estamos seguros, es de que no escribimos para ingenuos.

Numerosas consultas llegaron a nuestra redacción referentes al kilómetro lanzado controlado en la carrera de Salto por los técnicos de CORSA. El kilómetro fue medido con cinta métrica sobre el pavimento de tres metros de ancho que une Arrecifes con Carmen de Areco. Durante la realización de la carrera, los automóviles recibían viento lateral, de pleno sobre el costado izquierdo. La elección de ese lugar determinó la ausencia del Chevy II de nuestra lista, ya que el automóvil conducido por Marincovich abandonó en la primera vuelta, antes de llegar a Arrecifes.

En la reciente competencia de mini-junior en Tarariras, Uruguay, CORSA dio como ganador a Eduardo Salatino. La información, si bien correcta, era incompleta: Salatino ganó la serie final pero el reglamento establecía un puntaje para las series y la final. Por suma de puntos resultó ganador Eduardo Bucci, seguido de Juan Carlos Carró.



Los salones de Renca —representante Volvo en el país— ubicados en Cangallo y Castelli ofrecen en venta un automóvil que los técnicos de la fábrica no reconocerían: el Volvo-Baufer que Federico Urruti presentara en diversas carreras de TC. Este automóvil, un sedan 122S del año 1962 fue importado por Renca y prestado a Pairetti, Estéfano y Alzaga para intervenir en diversas carreras. Pairetti ganó con él en Carlos Caz en enero de 1965; Estéfano lo clasificó segundo en la vuelta de Cuyo y quinto en la Vuelta de Córdoba. Alzaga lo utilizó en el Gran Premio TC de 1962, clasificándose cuarto. Urruti lo compró más tarde y lo rehizo, cambió trompa y cola originales por las Baufer —estos carroceros agregaron también depósitos, asientos e interiores en general— y participó en seis carreras sin tocar el motor. Este tiene su cilindrada llevada a 2.100 cm³ y trabaja a un régimen máximo de 7.500 rev/min. El vehículo, preparado para competencias originalmente por la fábrica, tiene todos

CONFIDENCIAL

los equipos especiales incluyendo diferencial autobloqueante, palanca en el piso, etcétera; dispone de 13 ruedas armadas con cubiertas Cinturato y se ofrece con los dos juegos de trompa y cola, el original y el Baufer.

En la última competencia de Necochea, CORSA controló un pasaje del Volvo de Urruti a 198 km/h, valor nada despreciable para un automóvil que da dos litros de ventaja a sus competidores.



Una noticia para todos los que alguna vez corrieron carreras de regularidad o para los que desean hacerlo: El CAR —Club Argentino de Regularidad— organizó un breve curso para instruir sobre la especialidad a los interesados. Este curso contará de cuatro clases teóricas y dos prácticas, que darán comienzo en la segunda mitad de este mes.

La cátedra estará a cargo de destacados regularistas que gustosamente transmitirán a los alumnos sus conocimientos y experiencias, no sólo en las clases teóricas sino también en las prácticas, donde se analizarán hojas de ruta tal como si se tratara de una competencia real. Como fin de curso se ha programado una competencia para los egresados. En el curso puede participar el que lo desee, sea o no socio del CAR, luego de solicitar informes en la sede de la institución, Alberti 338, Capital, de 18 a 21 horas.

Más para Rafaela. La próxima carrera de las 500 millas tendrá como seguro participante al cada vez más famoso corredor santafesino Carlos A. Reutemann, "cuco" actual de la categoría Turismo, quien en la oportunidad debutará como piloto del monoposto. El coche que tripulará es el ex junior, ex alluzzi, ex muletto del equipo argentino de F.3 en la última temporada internacional, que dicho en otros términos es un chasis De Tomaso, al cual se le pondrá un Fiat 1500 "fatto in Grossi". Aclaramos que el vehículo es propiedad de Grossi (Santa Fe). Ya que de Rafaela hablamos, debemos rectificar un chimento que dimos en "Confidencial" la semana pasada: el coche que correrá Jorge Kissling en la carrera rafaelina si bien es un monocoque Crespi, no es su actual minijunior sino el inédito monocoque F.3 (para quienes no lo hayan leído) digamos que el motor es un Fiat 1500 versión R.G.

El señor Carlos A. Razzetti, Comisario Deportivo en la XVIII Vuelta de Santa Fe nos ha enviado parte del informe que elevó a la CDA, con motivo de dicha competencia. La causa por el cual se dirigió a nosotros, fue la nota publicada en esta sección del Nº 7 acerca de la verificación del automóvil de Dante Emiliozzi en dicha competencia. Transcribimos dicho informe:

"No hubo ningún otro detalle de mayor importancia que el usual en estas competencias, salvo que en el Parque de Verificación había desacuerdo por parte de los competidores que finalizaron, en querer desarmar sus motores, ya que argumentaron que estaban todos de acuerdo en que no se hiciese. Quiero aclarar que todo esto fue informado a mi persona por los integrantes de la Comisión Técnica Local, quienes previamente fueron instruidos por mi de que debían desarmarse todos aquellos que tuviesen premios en efectivo.

"Es justo hacer resaltar además que todo esto se produjo en conversaciones de carácter amistoso y sin sentido de protestas o reclamaciones fuera de lugar, y la orden primitiva fue luego confirmada y se procedió entonces como correspondía reglamentariamente.

"Considero justo, además, dejar sentado de que el señor Emiliozzi concurrió pese a haber abandonado y roto su motor, con la máquina a remolque y procedió a desarmar sin que nadie se lo solicitase, lo que demuestra la responsabilidad de quienes no en vano ocupan los primeros puestos del ranking TC.

"Insinué además a los señores representantes de la ACTC, Favuto, Uriarte y Nomdedeu, de que recomendaran a sus asociados por medio de un boletín la conveniencia de acatar de inmediato todas las disposiciones reglamentarias encuadradas dentro de los reglamentos particulares de cada prueba, más en este caso que es similar en todas y además por todos perfectamente conocido y puesto habitualmente en práctica."

"Yo no lo puedo asegurar absolutamente, pero para mí, los Emiliozzi vieron que en Salto los pasaron muchos autos y aprovechando que no había aviones por la niebla, se desviaron por un camino lateral y dejaron la carrera. Otra explicación no le encuentro. Estábamos a pocos kilómetros del último control que le tomó paso. En carrera no lo vimos. Cuando rastreamos la ruta no lo encontramos, y además nadie halló una sola huella de la Galera. ¿Qué quiere que le diga? Para mí: se fueron."

Versión superconfidencial que escuchó CORSA en la 5ª Vuelta de Salto.

El conocido corredor peruano, Pity Block (en foto con el irlandés Pepe Diez), nos visitó fugazmente la semana pasada. Lo encontramos hurgando fierros en la Ford de Beccar, donde preparan su Falcon F-100 el ingeniero Bascou y López Oribe. Palabra va, palabra viene, nos hizo un interesante anuncio: piensa correr en los dos grandes premios argentinos de este año. Para esto embarcará hacia nuestro país un Mustang versátil. Como Mustang inciso J, correrá el Gran Premio de Turismo en octubre, y con un F-100 como planta propulsora, piensa prenderse en el Gran Premio de TC en noviembre. Otro dato más: es muy posible que la Ford del Perú, que patrocina en parte al Mustang de Pity, envíe otros dos coches similares para el Gran Premio de Turismo. A todo esto, Pity Block se llevó una pequeña desilusión cuando se enteró que algunas almas oscuras tienen la intención de convertir el Gran Premio Internacional de Turismo en un gran premio nacional. Nosotros, junto con él y lo mucho que significan estas pruebas internacionales para nuestro automovilismo, esperamos que la Comisión de Carreras del ACA haga caso omiso de semejante marcha atrás.





Las cartas de esta sección deben dirigirse a CORREO CORSA, Av. Alem 884, Capital Federal. Contestaremos las consultas que se nos hagan con claridad, dando preferenciaa a quellas que tende interés general.

EN BROMA PERO NO TANTO

De Luis A. Barrionuevo y otros, Capital Federal:

Sea el motivo de la presente felicitarlos por su revista, y por el excelente artículo titulado "Turistas iracundos" pero a la vez pedirles encarecidamente una cosa: que nunca más publiquen en una nota que el TM necesita más periodistas radiales y más popularidad. Nuestro ruego se debe a un hecho:

Hasta el día de hoy, ir a ver una carrera de TM en el Autódromo fue un placer pocas veces igualado. La mañana tibia del domingo, mucho espacio para estacionar, mucho lugar en las tribunas, uno se podía dar el lujo de elegir un buen lugar en las tribunas o en los boxes, poca policía, ningún mastín, poca gente (pero de la buena) y en la pista autos, mucha "muñeca", mucho espectáculo, todo en medio de un ambiente de sano espíritu deportivo.

Terminado el espectáculo uno volvía a casa castigando el fierro por la General Paz tranquilo, satisfecho y feliz.

Pero he aquí que el domingo siguiente hay TC en el Autódromo, embotellamientos monstruos en la General Paz, colas para las entradas, vendedores ambulantes a patadas, policía, perros, bomberos y guardia de infantería.

¿Estacionar adentro?... ¡Já! No cabe un alfiler. Las pick-ups, las motonetas y los camiones lo coparon todo. Tratar de filtrarse en las tribunas... ¡Já! Una horda en camiseta, con pañuelos anudados y cucuruchos de cartón en la cabeza, transpira y se apretuja en un oscuro y abigarrado conjunto. Intentar llegar a la terraza de boxes...? ¡Já! ¡Já! ¡Já! Los cachiporrazos y empujones de la policía y los mordiscos de los perros lo impiden.

Pretender hallar algún lugar libre junto al alambrado?... ¡Imposible! Una muchedumbre se aferra desesperada a cuanto alambre se le pone a mano en los pequeños espacios que dejan entre sí los camiones estacionados de culata. Mientras las portátiles tapan el ruido de los motores, el dueño del camión le sacude al asado en el piso, la doña revuelve la ensalada en un balde de plástico, los pibes juegan a la pelota y arriba del "mionca" los muchachos saltan, aullan desaforadamente, tiran papelitos y cantan: "Shi shi señore somo del Chevy, shi shi señore de corashon..." mientras el pobre tipo propietario de la F-100 estacionada al lado, tiembla de espanto.

¿Intentar ir con una mujer?... ¡Suicida! Hay que tragarse las cosas que dice nlas patotas y sus gestos o en caso contrario hacerse moler a golpes.

Por eso cada vez que pensamos en que esto puede ocurrirle a nuestro querido TM nos dan ganas de llorar. De acuerdo que necesita más apoyo y más colaboración para que se desarrolle y progrese. Pero por favor, déjemoslo así como está en cuestión de "popularidad". Ya hay demasiados hinchas en el TC y en el "fóbal".

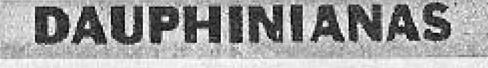
Y ojalá que por mucho tiempo podamos seguir viendo a nuestro TM en el Autódromo con más autos, con más "muñeca", con más espectáculo pero con la misma gente, y que podamos volver a casa tranquilos, satisfechos y felices.

R. – Evidentemente, si a las carreras de TM que se hacen en el Autódromo del parque Almirante Brown sigue yendo poca gente –aunque de la buena como Uds. dicen– dichas carreras tendrán que ser organizadas y auspiciadas por la U.N. (Naciones Unidas) con financiación del B.I.D. (Banco Interamericano de Desarrollo), porque a ninguna entidad organizadora de carreras automovilísticas les resulta simpática la idea de perder plata.

Una solución interesante, sería que los espectadores que como Uds. "vuelven castigando al fierro por la General Paz" (nosotros pensamos que sería mejor que lo castigaran dentro de los circuitos del Autódromo los días miércoles y sábados por la tarde, o en alguna carrera) y que ya que además quieren seguir siendo pocos –pero de los buenos– subvencionaran a entidades organizadoras de carreras y nel Autódromo –v. gr. A.A.A.S.– para que les hicieran disputar carreras las cuales Uds. pudieran presenciar a "piaceer", es decir, sin tener que mezclarse con vendedores ambulantes a patadas", "hordas en camiseta y con pañuelos anudados en la cabeza" y que para colmo de males transpira (¡qué mal gusto!).

Nosotros pensamos que de esa manera (con poca gente de espectadores) Uds., en lugar del dueño del camión, podrian hacerse el asadito, ya que con la comodidad que habría, nada se lo podría impedir –eso sí entre gente de la buena, la ensalada se revolvería en una ensaladera de porcelana de Sevres, como corresponde– y también hasta podrían matizar el asadito, entre chinchulín y morcilla con cantos del tipo "corales de Bach, o trozos escogidos de la 9ª sinfonía de Beethoven" y no con cantos tan mersas como "shi, shi, señore, somo del Chevy"... (en ese sentido creemos que Uds., en el fondo son hinchas del Ford F-100).

Si Uds. en realidad quieren que el TM siga teniendo carreras, piensen un poquito...



DAUPHINIANAS

De Luis A. Trombetta, V. María, Córdoba:

Quisiera hacerles algunas preguntas para que las publiquen en CORSA:

1) Pose un Renault Dauphine y quiero colocarle un cuenta revoluciones. ¿Cuál es mejor, eléctrico o mecánico?

2) ¿Cómo se hace la desmultiplicación para saber a cuántos Km/h se corre?

3) ¿A cuántas vueltas se debe sacar la 1ª y la 2ª (en un trabajo cuidadoso) y cuál es la máxima en 3ª?

4) ¿Qué amortiguadores me aconsejan colocarle; los de doble acción o los de simple acción?

R. – No podemos decirle que un cuenta vueltas eléctrico sea mejor que uno mecánico o viceversa, cada uno tiene sus "cositas", el eléctrico es mucho más práctico para instalar que el mecánico ya que no requiere adaptadores y su instalación (mando) es más sencillo también.

2) Para obtener la velocidad a la que se está desplazando el vehículo, en base a las rpm del motor se procede como sigue: a) se dividen las rpm del motor (leídas en el cuenta vueltas) por la relación de desmultiplicación final (de caja multiplicada por la del piñón-corona) eso da el número de rpm en las ruedas. b) Se halla el desarrollo de la rueda (3,14 x diámetro de la rueda) y se multiplica por el Nº de rpm de la rueda, esto da la distancia que el auto hace por minuto –p. ej. "X" metros/minuto–. c) Finalmente se reduce esta cifra a Km/h.

3) Generalmente los cambios se utilizan de tal modo que se pueda tener al motor en un régimen de rotación algo superior al de cupla motriz máxima (en su caso alrededor de 3000 rpm). El manual de fábrica aconseja hacer los cambios entre las siguientes velocidades: de 1ª a 2ª entre 15 y 25 Km/h: de 2ª a 3ª entre 30 y 45 Km/h y finalmente de 3ª a 4ª entre 50 y 65 Km/h.

4) Coloque amortiguadores de doble acción.

FLEETLINE 1946

De Alberto Milbrandt, V. Ballester, Pcia. de Buenos Aires:

Quiero solicitarles incluya en la sección Correo CORSA las siguientes preguntas:

1) ¿Cuáles son los datos técnicos del Chevrolet Fleetline modelo 1946?

2) ¿Dónde podría conseguir el manual de dicho coche?

Esperando mis pedidos se vean satisfechos los saludo muy atentamente.

R. – 1) Los datos solicitados son:

Motor: 6 cilindros en línea (Diámetro 88,90 mm. Carrera 95,25 mm); cilindrada 3,5 litros; Potencia 90 HP a 3300 rpm. Orden de encendido: 1 - 5 - 3 - 6 - 2 - 4. Bujías AC M8-10 mm. Luz de válvulas (en caliente): 0,15 a 0,20 mm para las de admisión p 0,33 a 0,38 mm para las de escape. Luz de contactos del ruptor: 0,46 mm. Luz de bujías: 1,02 mm. Capacidad de aceite del cárter: 5,7 litros (para cambiarlo 4,7 litros).

Distancia entre ejes: 2,95 metros. Neumáticos 6.00 x 16 (presión adelante 1,8 atm. y atrás 1,9 atm). Batería 100 A/hora de capacidad.

NIÑOS DILIGENTES

De Julio y Héctor Alfonso, Almafuerte, Córdoba:

Somos dos niños de tan solo 11 y 13 años de edad muy aficionados al automovilismo y lectores de PARABRISAS CORSA. Nuestro padre posee un Renault Dauphine, y nos dijo que les escribiéramos para solucionarles a los propietarios de vehículos como el nuestro la entrada de tierra por el respaldo trasero.

Les aconsejamos lo siguiente: quitar asientos y respaldo trasero quitar la felpa, y un cartón que están pegados a la chapa donde apoya el respaldo y limpiar la misma (chapa) con cepillo de acero. Allí se encuentran como 18 agujeros por los cuales asoman unos clips de alambre que sostienen unos cartones que están en el lado opuesto. Por esos agujeros penetra mucha tierra al interior del auto, debido a la presión del aire que se produce en la cámara que está entre el ventilador y el apoyo del respaldo.

Para tapar esos agujeros, córtense trozos de arpillera cuadrados de 10 cm de lado y póngase un trozo sobre cada agujero. Con un pincel viejo y brea bien caliente, se pinta sobre la arpillera hasta que se adhiera a la chapa así se procede con las demás partes y para terminar se pega también la felpa a fin de evitar ruidos.

Quisiéramos saber por nuestra parte las direcciones de Wilson Fittipaldi, y L. Pereyra que corrieron con Willys Interlagos en el circuito del Pinar, la de Jochen Rindt, ganador de las 24 horas de Le Mans y también la de Marinho.

R. – Les agradecemos mucho —en nombre de los lectores de CORSA— la colaboración que les encargara vuestro padre, lamentablemente no disponemos de las direcciones que nos piden.

ESTUDIOSO

De Luis R. Minguez, Tigre, Pcia. de Buenos Aires:

Como uno de los tantos lectores me dirijo a usted para que me indique como debo hacer para estudiar Mecánica por Correo, ya que el trabajo que yo tengo me impide viajar y utilizando ese medio me resultaría más fácil.

Espero que ustedes puedan complacer mi pedido, quedando desde ya agradecido.

R. – Puede usted escribir al Instituto Superior de Tecnología y Ciencias, Pasteur 377, tercer piso, Buenos Aires.

PROTOTIPO OLVIDADO

De Jos Guilmon, San Pedro de Jujuy:

Me es grato dirigirme a ustedes con motivo de haber leído en una reciente publicación de PARABRISAS, la construcción de un monoposto de Fórmula "A" de 175 cm³ denominado Prototipo Parabrisas, según creo con motor Zanella.

Es mi intención, luego de dejar las competencias motociclísticas, en las cuales estuve seis años, construir un prototipo similar al de ustedes y para ello cuento con un motor de mi motocicleta Parilla Corsa Mod. 60/61 de 175 cm³ el cual gira a 8500 rpm con 15 HP y compresión de 9:1.

Con ese motor la moto andaba en 140/145 Km/h en las competencias de su tipo, quisiera se me informara si aplicado al chasis del prototipo, podría desarrollar igual potencia y velocidad, o si sería más conveniente aplicarle el motor Zanella RK, el cual supongo ha de ser de preparación más sencilla que un 4 tiempos.

En caso de ser así, ¿cuál sería su costo de adquisición con el motor Zanella? Podrían ustedes venderme o facilitarme una copia de los planos de construcción del prototipo. En esta ciudad hemos formado un Club para fomentar el desenvolvimiento de competencias con esta Fórmula "A" y por ello les pido los planos a los fines pertinentes de encarar la construcción de varios automóviles. En la espera de vuestras noticias y en el deseo de que nos presten su valiosa ayuda, para esta gente de un olvidado rincón del país, los saludo cordialmente.

R. – Nos hace usted remorder la conciencia; en efecto hemos prometido publicar los planos e instrucciones para la construcción del prototipo, pero desgraciadamente la falta material de tiempo ha ido postergando la idea, no obstante lo haremos, es cuestión de tener un poco de paciencia.

Creemos que la potencia de su motor Parilla es insuficiente para hacer caminar como es debido a un monoposto como el "Prototipo Parabrisas", dadas las características que tiene (entre ellas el peso de su chasis completo con carrocería, etcétera, que es de 99 Kg), la potencia adecuada la estimamos en 20 HP "plus".

El motor Zanella RK es un motor de carrera (es decir no requiere ninguna preparación, viene listo para ser instalado) que eroga de 22 a 23 HP a 10500 rpm, en consecuencia es el motor más potente (dentro de la cilindrada de 175 cm³) que hay en nuestro medio, se puede adquirir en Rivelli & Kissling —Dorrego 2030, Olivos, Pcia. de Bs. As.— a un precio alrededor de $ 85.000.—.

Los felicitamos por la idea de formar ese Club, ya que nosotros hemos sido los primeros convencidos que esta económica categoría es el primer paso hacia el verdadero y positivo resurgimiento del automovilismo en la Argentina.

N.A.R.T. y A.A.R.

De Tomás Diego Bernard, La Plata:

Tendría interés en conocer la dirección del "North American Racing Team", así como la dirección de su director y su nombre, lo mismo respecto al "All American Racers" y cualquier otro equipo privado de competición cuyos datos tuvieran ustedes.

R. – La N.A.R.T (North American Racing Team) está dirigida por Luiggi Chinetti que es a la vez representante Ferrari en New York, U.S.A., la dirección de la escudería no la poseemos, pero dada la vinculación de su director con Ferrari, le sugerimos que escriba a esta última firma (S.E.F.A.C., Ferrari, Módena, Italia) y les solicite esos datos.

La All American Racers, está comandada por Dan Gurney, y su dirección es simplemente: Santa Ana, California, U.S.A.

CASCO TC SUPER

De Martín Lagos, Martínez, Pcia. de Buenos Aires:

Desearía saber si desde el punto de vista puramente reglamentario del Turismo de Carretera son factibles las siguientes operaciones:

1) Ubicar en el casco de un Chevrolet Super, el tren trasero del Chevrolet Corvette Sting Ray (especialmente el diferencial autoblocante y la suspensión independiente).

2) Usar inyección de combustible en el motor Chevrolet Super de siete bancadas.

3) Usar encendido transistorizado en el mismo motor.

4) Reemplazar ciertas partes no estructurales (puertas, capot, tapas baúl) por elementos de forma y tamaño similar realizados en fibra polyester (siempre hablando del casco Super).

R. – Van las respuestas en "orden y progreso":

1) Se puede colocar el diferencial autoblocante, ya que en ese sentido no hay limitación, pero como el Sting Ray tiene suspensión trasera independiente, no puede realizarse el injerto completo porque el reglamento dice acreca de las suspensiones: "La suspensión independiente se permitirá únicamente en el tren delantero. Sólo se admitirán en el puente trasero, si la misma es original de un coche de paseo, producido en gran serie, de fabricación nacional".

2) Puede usar cualquier tipo de inyección de combustible.

3) Puede usar encendido transistorizado.

4) Puede colocar partes no estructurales de la carrocería, hechas de plástico reforzado.

VELOCIDADES MAXIMAS

De Raúl José Figgini, Estación Agustina, Pcia. de Buenos Aires:

. . . Como siempre tengo dudas, quisiera saber lo siguiente:

1) De los coches argentinos llamados compactos (Chevrolet, dos modelos 1965/66, y stan- Valiant, Rambler y Falcón) todard, ¿cuál de ellos es el más veloz?

2) La velocidad tope del Chevy II-Baufer y la del F-100 de Olavarría.

3) ¿ué motor usa Marcos Ciani en su coche de TC? ¿Es nacional o extranjero? ¿A qué automóvil pertenece?

4) ¿Están enterados de quién es el corredor que prepara un motor Tornado-Jet?

R. – De todos los coches argentinos en su versión normal el más rápido es el Rambler Classic.

2) La velocidad tope del Chevy II, estimada por sus preparadores, es de 242 Km/h y la del Ford F-100, también al decir de los hermanos Emiliozzi es de 235 Km/h.

3) Marcos Ciani tiene instalado en su coche de TC un motor Valiant Slant Six, de industria argentina y correspondiente lógicamente al Valiant III.

4) Estamos enterados de un corredor que está terminando la preparación de un Rambler con Tornado-Jet, pero desgraciadamente nos hemos comprometido a guardar silencio sobre el asunto hasta dentro de un par de semanas (estimamos que será un aparato realmente interesante).

CATEGORIAS INTERNACIONALES

De Eduardo Delgado, Capital:

Muchas veces he leído el Anexo "J" sin lograr entender algunas categorías del mismo. Por ejemplo, en la Categoría "A" (para vehículos producidos en serie) los automóviles Sport deben ser producidos en una cantidad mínima de 50 unidades anuales. Entonces quiere decir que el Cobra pasará ahora a ser un coche Sport. ¿Y los Gran Turismo que requieren un mínimo de fabricación de 500 unidades anuales por qué coches estarán representados? ¿O acaso el Cobra no puede pasar de Gran Turismo —como estaba homologado el año pasado—, a Sport?

En la categoría "B", ¿cuáles son las diferencias de los automóviles Turismo Especiales con los Sport Prototipos? En la ca-

CORREO CORSA

tegoría "C" se hace mención de automóviles de Carrera Libre y Coches de Carrera iplaza. ¿Cuáles son estos?

R.—La Federation Internacional de L'Automobile ha dividido en tres categorías los distintos tipos de automóviles que participan en las competencias internacionales. La categoría "A" da cabida a todos los automóviles homologados de construcción en serie, que se adecuan al Anexo "J". El grupo "1" es para automóviles de Turismo de Serie (5000 ejemplares anuales), el grupo "2" para automóviles de Turismo (1000 ejemplares anuales), el grupo "3" para automóviles de Gran Turismo (500 ejemplares anuales) y el grupo "4" para automóviles Sport (50 ejemplares anuales). De esta manera, la anterior división en dos grupos, Gran Turismo (100 ejemplares anuales) y Turismo (1000 ejemplares anuales) se han desdoblado en otros grupos. Los Turismo de los que se producen más de 5000 ejemplares anuales han pasado al grupo para automóviles de Turismo de Serie. Mientras que los anteriores Gran Turismo que se fabrican en más de 500 ejemplares anuales constituyen el grupo "3" (para automóviles Gran Turismo). Quienes no alcancen esa cifra son clasificados como automóviles Sport. Además se han agregado los nuevos modelos. Todos los automóviles homologados deben adecuarse a las medidas del Anexo "J". El Cobra que disputa el Campeonato Internacional de Marcas no ha sido fabricado en 500 ejemplares anuales, por lo tanto milita en el grupo de los automóviles Sport. Quienes hayan pasado esa cantidad son clasificados entre los Gran Turismo; por ejemplo, el Ferrari 275 GTB, el Shelby Mustang 350 GT, el Porsche 911, el Lancia Flavia HF, el aguar XKE, etcétera.

La categoría "B" es para automóviles Especiales. El grupo "5" abarca a los automóviles de Turismo Especiales, es decir derivados de automóviles de Turismo con preparación libre, tope de cilindrada establecido, pero sin poder modificar la carrocería original. El grupo "6" da cabida a los Sport-Prototipos, automóviles similares a los Sport en cuanto a las medidas exigidas, pero que no requieren ni un mínimo de fabricación ni ficha de homologación.

La categoría "C" es para automóviles de. Competición. El grupo "7" abarca a los automóviles de competición de Fórmula Internacional; es decir a los de Frmula Uno, Dos y Tres. Todo automóvil monoplaza de competición debe ajustarse a ciertas reglas de construcción; por ejemplo, no debe llevar guardabarros, deben tener un arco protector de mayor altura que el punto máximo donde está ubicada la cabeza del piloto, etcétera. El grupo "8" es para automóviles de competición de Fórmula Libre; es decir aquellos que no se adecuen a las Fórmulas Uno, Dos y Tres, pero siempre deben ajustarse a las reglas de construcción de automóviles monoplazas. El grupo "9" es para automóviles de competición de dos plazas. Están reglamentados por el Anexo "C" del Código Deportivo Internacional, que hasta 1961 rigió a los automóviles que competían por el entonces denominado Campeonato Mundial de Marcas. Este grupo fue creado para dar cabida a la gran cantidad de automóviles americanos que aún se construyen bajo esta reglamentación; por ejemplo, el Scarab, el Houssein, el Cooper-Ford, el Lola 70, el Mc-Laren-Elva, el Brabham-Repco BT8, el Lotus 40, el Elva-Porsche, el Chaparral y otras yerbas que los americanos construyen para las carreras de la SCCA (Sports Car Club of America) y que también realizan algunas competencias en Canadá y Gran Bretaña. ¡A estudiarla!

FALCON CORSA

De Romeo Castellani, Reconquista, Santa Fe:

Agradeceré se sirvan tener a bien informarme sobre lo siguiente:

1) Cilindrada del motor del Ford Falcon salido de fábrica y preparado para TC.

2) Potencia del mismo en TM y TC, como así también velocidad del TC.

3) Cuándo entrará en competencias de TC la IKA.

4) ¿Es cierto que competirá con células de Bergantín y el motor Tornado de la Estanciera?

R. — Los motores Ford Falcon Futura y Standard tienen respectivamente 3064 y 2786 cm³ de cilindrada; llevado el primero a su versión TC, alcanza a 3300 cm³.

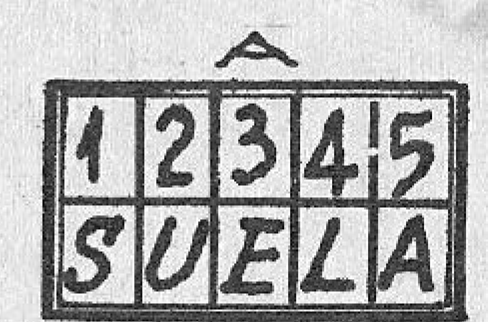
2) La potencia estimada en la versión TC es de aproximadamente 180/190 HP, versión TM no conocemos potencias.

3 ¿Chi lo sá?

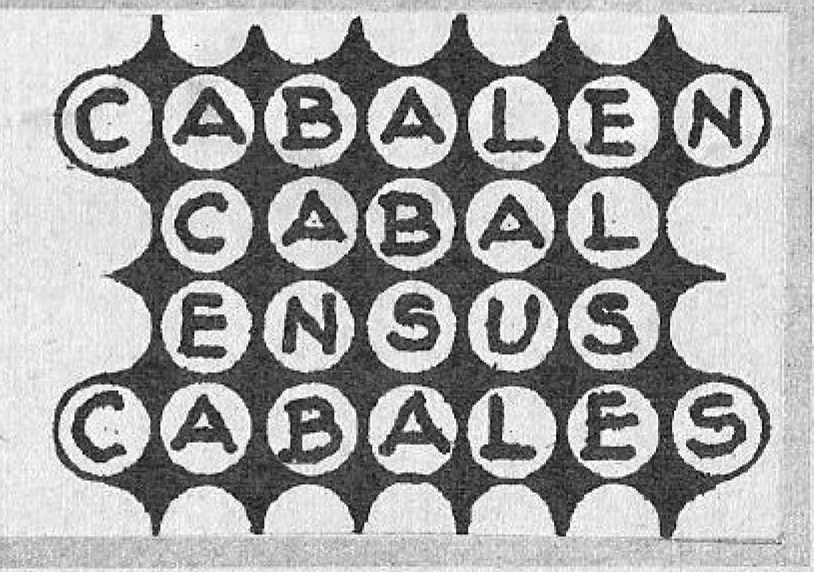
4) Si algún coche oficial de IKA compite en TC seguramente no utilizará la célula autoportante de Bergantín; de todas maneras reglas de construcción, por ejemplo, son suposiciones.



SOLUCION DEL NUMERO ANTERIOR







Aquí nuestros redactores tienen piedra libre. El único tema obligado es el automovilismo deportivo. Después, no importa cómo llegan hasta él. Lo que sí interesa es que esta página resulte en lo posible un reflejo de lo que opinan los OTROS, los que están de los boxes para allá, sean o no famosos.

ZULMA OPINA:

LOS CORREDORES SON UNOS PIANTADOS





Como toda buena actriz, Zulma Faiad se calzó unos guantes bien corsa y cambió el tocado de plumas por un casco de corredor. Hasta allí la caracterización, el resto del atuendo (en el mejor estilo Tabarís) quedó tan breve como cuando nos dio la mano esa madrugada de miércoles. Es encantadora, pero automovilísticamente hablando: ¡no funciona! Maneja con mucho temor un 600 y mira con horror todo lo que tenga que ver con la velocidad. Le da frío pensar que haya gente que corra carreras por el amor al arte o incluso por dinero. Para ella, el frío, el amor, el arte y el dinero se conjugan de otra manera. Lo de conjugar de otra forma el amor, el arte y el dinero lo entendemos, lo del frío no, a no ser que se refiera a lo poco abrigado de su vestuario, con el que indudablemente se ayuda a ganar dinero y amor; claro que aquí no entenderíamos lo del arte. En fin, vayamos al cuestionario:

—¿Qué opina del automovilismo deportivo?

—No me agrada. No le veo el placer y además es demasiado peligroso. Si solo pensara en correr una carrera me daría un ataque de nervios.

—¿Y correr de acompañante?

—Menos todavía.

—¿Si se trata de algún muchacho buen mozo?

—Los prefiero en otras circunstancias.

—¿Cuál es su corredor favorito?

—Fangio.

—¿Por qué?

—No sé. Tal vez porque es el único que conozco.

—¿Cómo se imagina a un corredor de automóviles?

—Mire, para mí los corredores de automóviles son todos unos piantados. Tipos que necesitan una válvula de escape y no encuentran otra mejor que arriesgar la vida en cada carrera.

—¿Y si tuviera que casarse con un corredor?

—No lo aceptaría. No nací para vivir angustiada gratuitamente. De presentárseme el caso, le daría a elegir: o las carreras o yo.

—¿Y de las mujeres que corren, piensa también que son "piantadas"?

—¿Por qué no?, cuando hablé de corredores no me refería solamente a los del sexo masculino. Sé que hay mujeres que corren, pero de todas formas no creo que lo puedan hacer tan bien como los hombres. A las mujeres nos falta algo... coraje, digamos, para ese tipo de locuras.

—A todo esto, ¿usted sabe manejar?

—Sí, por supuesto. Poseo un Fiat 600.

—¿De modo que se considera una buena volante?

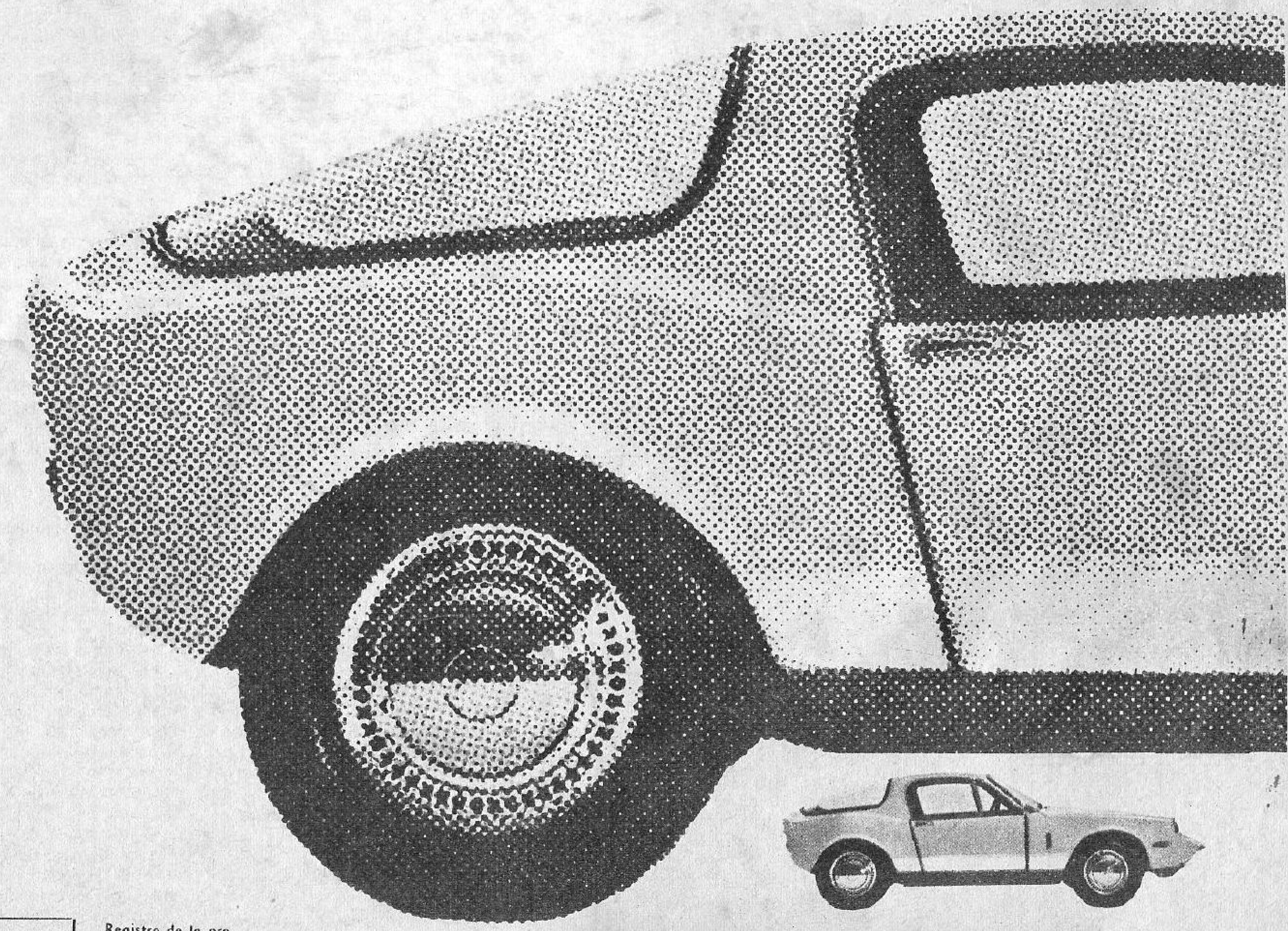
—Tanto no diría. Apenas una principiante.

—¿Alguna anécdota al volante.

—Muchas. Tal vez la mejor, cuando aprendía en la Academia Oscar. Apenas arranqué, en una de las primeras lecciones, me llevé por delante un puesto de sandías. Otra: todavía no tengo registro, no consigo pasar el examen de conductor. Ando con uno provisional.

El interrogatorio terminó. Las últimas candilejas del Tabarís se oscurecieron y Zulma, con su "peor es nada" del brazo, nos dejó en la vereda norte de Corrientes.

Héctor Granato.



IMPRESO EN EDITORIAL ABRIL S. A. - TALLERES GRAFICOS
FLORIDA - PROVINCIA DE BUENOS AIRES

Correo Argentino Central B	TARIFA REDUCIDA
	Concesión N° 7970

Registro de la propiedad Intelectual Nº 856.913